

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

19 november 2018

WETSONTWERP
tot wijziging van de Spoorcodex

INHOUD

	Blz.
Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	11
Bijlage bij het voorontwerp van wet	19
Impactanalyse	21
Advies van de Raad van State	33
Wetsontwerp	36
Bijlage bij het wetsontwerp	47
Concordantietabel richtlijn – wetsontwerp	49
Concordantietabel wetsontwerp – richtlijn	53
Coördinatie van de artikelen	54

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

19 novembre 2018

PROJET DE LOI
modifiant le Code ferroviaire

SOMMAIRE

	Pages
Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	11
Annexe à l'avant-projet de loi	20
Analyse d'impact	27
Avis du Conseil d'État	33
Projet de loi	36
Annexe au projet de loi	48
Tableau de correspondance directive – projet de loi	51
Tableau de correspondance projet de loi – directive	53
Coordination des articles	70

De regering heeft dit wetsontwerp op 19 november 2018 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 19 novembre 2018.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 22 november 2018 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 22 novembre 2018.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)

PLEN: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

SAMENVATTING

Dit wetsontwerp beoogt de omzetting van de richtlijn 2016/2370 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van richtlijn 2012/34/EU, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur, die deel uitmaakte van de marktpijler van het vierde spoorwegpakket. De omzettingstermijn van deze richtlijn loopt af op 25 december 2018.

Zo zullen de volgende elementen, die het voorwerp uitmaken van de genoemde richtlijn, ingevoerd worden in het Belgisch recht:

1° Versterking van het wetgevend kader voor de betrekkingen tussen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen, die voorheen onder de historische operatoren waren gegroepeerd;

2° Liberalisering van het binnenlands passagiersvervoer bij het begin van de dienstregeling die ingaat in december 2020;

3° Invoering van mechanismen voor samenwerking en coördinatie tussen de belanghebbenden van de sector.

RÉSUMÉ

Le présent projet de loi vise à transposer la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire, laquelle faisait partie du pilier marché du 4e paquet ferroviaire. Le délai de transposition de cette directive expire le 25 décembre 2018.

Ainsi, les éléments suivants qui ont été consacrés par ladite directive seront introduits dans le droit belge :

1° Renforcement du dispositif législatif encadrant les relations entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires qui étaient autrefois regroupés au sein des opérateurs historiques ;

2° Libéralisation du transport national de voyageurs à partir de l'horaire de service débutant en décembre 2020 ;

3° Mise en place de mécanismes de coopération et de coordination entre les parties prenantes du secteur.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE TOELICHTING

Dit wetsontwerp beoogt de omzetting van de Richtlijn 2016/2370 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur.

De inbreng van deze richtlijn kan worden samengevat in twee hoofdlijnen:

1° Beheer van de spoorweginfrastructuur: voor de Europese autoriteiten ging het erom het wetgevingskader voor de betrekkingen tussen de infrastructuurbeheerders en de spoorwegmaatschappijen die voorheen onder de historische operatoren waren gegroepeerd, te versterken. Na de ontkoppeling van deze twee soorten functies, namelijk het beheer van de spoorweginfrastructuur en de verlening van vervoersdiensten, hebben de door de lidstaten gekozen beheersmodellen soms geleid tot concurrentie beperkende praktijken, opgezet door de spoorweginfrastructuurbeheerder ter bescherming van hun voormalige partner die actief is op de markt voor spoorvervoer. Het belangrijkste doel van de Europese autoriteiten was de relaties binnen verticaal geïntegreerde structuren transparanter te maken. Maar aangezien België ervoor koos om vanaf 1 januari 2014 van een holdingmodel naar een volledig gescheiden structuur over te gaan, kan men stellen dat de nieuwe Europese governance bepalingen een relatief marginale impact hebben. Niettemin werd er besloten, gelet op de noodzaak om de betreffende Europese richtlijn getrouw om te zetten, om bepaalde hoofdbeginselen ervan in het kader van de Spoorcodex te integreren, zonder afbreuk te doen aan de bepalingen van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, die kunnen raken aan de relatie tussen Infrabel en de NMBS;

2° Liberalisering van het binnenlandse passagiersvervoer: de tweede belangrijke maatregel van deze richtlijn is de openstelling van het binnenlandse passagiersvervoer voor concurrentie. Deze openstelling moet van kracht zijn bij het begin van de dienstregeling die ingaat vanaf midden december 2020. Deze liberalisering gaat gepaard met ondersteunende maatregelen:

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

EXPOSÉ GÉNÉRAL

Le présent projet de loi vise à transposer la Directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la Directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

Les apports de cette directive peuvent être synthétisés autour de deux axes principaux:

1° Gouvernance de l'infrastructure ferroviaire: il s'agissait, pour les autorités européennes, de renforcer le dispositif législatif encadrant les relations entre les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires qui étaient autrefois regroupés au sein des opérateurs historiques. En effet, suite au découplage de ces deux types de fonction, à savoir la gestion de l'infrastructure ferroviaire et la fourniture de services de transport, les modèles de gouvernance choisis par les États membres ont parfois mené à des pratiques anticoncurrentielles initiées par les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire en vue de protéger leur ancien partenaire actif sur le marché du transport ferroviaire. Les autorités européennes visaient principalement à rendre plus transparentes les relations au sein des structures verticalement intégrées. Or, étant donné le choix réalisé en Belgique de passer, depuis le 1^{er} janvier 2014, d'un modèle de holding vers une structure complètement séparée, on peut estimer que l'impact des nouvelles dispositions européennes en matière de gouvernance ont un impact relativement marginal. Néanmoins, compte tenu de la nécessité de transposer fidèlement la directive européenne en question, il a été opté pour intégrer certains grands principes de celle-ci dans le cadre du Code ferroviaire, ce qui ne porte pas préjudice aux dispositions de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, qui peuvent concerner la relation entre Infrabel et la SNCB;

2° Libéralisation du transport national de voyageurs: la seconde mesure phare de cette directive consiste en l'ouverture à la concurrence du transport national de voyageurs. Cette ouverture devra être effective au moment du début de l'horaire de service qui démarrera à la mi-décembre 2020. Cette libéralisation est suivie de mesures d'accompagnements:

a) De mogelijkheid toegekend aan het toezichthoudende orgaan om te controleren en, indien nodig om wijzigingen aan de voorgestelde vervoerdiensten op te leggen, wanneer het economische evenwicht van een openbare dienstcontract dreigt te worden aangetast door een vervoerbedrijf dat een passagiersvervoer-dienst wil aanbieden;

b) Invoering van een mechanisme voor samenwerking en coördinatie tussen belanghebbenden van de spoorwegsector.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikelen 1, 2 en 3

Deze artikelen behoeven geen uitleg. Om evenwel te antwoorden op de opmerking van de Raad van State met betrekking tot artikel 3 van de Franse tekst, is het nodig om te vermelden dat het begrip “*réaménagement*” wordt verkozen boven het begrip “*modernisation*” in de mate dat het gebruik van het eerste verwarrend zou zijn. Het is inderdaad nodig om te waken over de overeenstemming van de terminologie van de Spoorcodex en dit, onder andere door het begrip “*modernisation*”, gebruikt door de Richtlijn 2016/2370, te vervangen door “*réaménagement*” dat, in dezelfde betekenis, reeds bestaat in de Spoorcodex.

Art. 4

Er wordt een nieuw artikel 4/2/1 in de Spoorcodex ingevoegd ter omzetting van de artikelen 7, (1), lid 3, (3), a) en b), 7ter, (1), 7quater (1) en (2), 7quinquies (1), (2) en (3) van Richtlijn 2016/2370.

De wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven bevat, wat Infrabel betreft, een reeks bepalingen om belangenconflicten te voorkomen. De belangrijkste van deze bepalingen bestaat in de volledige scheiding tussen dit bedrijf en de NMBS sinds de hervorming van de NMBS-groep, die op 1 januari 2014 in werking is getreden. Niettemin is het noodzakelijk om binnen de Spoorcodex het principe te herhalen dat zowel de bestuurders als de directeurs van de infrastructuurbeheerder niet door belangenconflicten mogen worden beïnvloed. Het is inderdaad de bedoeling om enerzijds de meest volledige omzetting van Richtlijn 2016/2370 te waarborgen en anderzijds om het toezichthoudende orgaan in staat te stellen toezicht te houden op de naleving van deze vereiste die uit voornoemde richtlijn voortvloeit.

a) Faculté conférée à l'organe de contrôle de contrôler, et le cas échéant d'imposer des changements au service de transport projeté, lorsque l'équilibre économique d'un contrat de service public est susceptible d'être compromis par l'intention d'un opérateur de transport de fournir un service de transport de voyageurs;

b) Mise en place de mécanisme de coopération et de coordination entre les parties prenantes du secteur ferroviaire.

COMMENTAIRES DES ARTICLES

Articles 1^{er}, 2 et 3

Ces articles n'appellent pas de commentaire. Cependant, afin de répondre au commentaire du Conseil d'État portant sur l'article 3 du texte français, il convient d'indiquer que le terme “*réaménagement*” est préféré au terme “*modernisation*” dans la mesure où la reprise du premier serait source de confusion. En effet, il est nécessaire de veiller à assurer la cohérence terminologique du Code ferroviaire et ce, notamment, en remplaçant le terme “*modernisation*” issu de la Directive 2016/2370 par celui de “*réaménagement*” qui existe déjà dans le Code ferroviaire sous la même acception.

Art. 4

Il est inséré un nouvel article 4/2/1 dans le Code ferroviaire afin d'y transposer les articles 7, (1), alinéa 3, (3), a) et b), 7ter, (1), 7quater (1) et (2), 7quinquies (1), (2) et (3), de la Directive 2016/2370.

La loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques contient, en ce qui concerne Infrabel, une série de dispositions visant à prévenir la survenance de conflits d'intérêt. La principale de ces dispositions consiste en la séparation complète entre cette entreprise et la SNCB depuis la réforme du groupe SNCB entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2014. Néanmoins, il est nécessaire de reprendre au sein du Code ferroviaire le principe selon lequel tant les administrateurs que les directeurs du gestionnaire de l'infrastructure ne peuvent être affectés par des conflits d'intérêt. En effet, il s'agit, d'une part, d'assurer une transposition la plus complète possible de la Directive 2016/2370 et, d'autre part, de permettre à l'organe de contrôle de contrôler le bon respect de cette exigence découlant de ladite directive.

Het is in dezelfde logica dat artikel 4/2/1, § 1, lid 2, herinnert aan het principe dat een persoon niet tegelijkertijd het volgende kan zijn:

1° lid van de raad van bestuur en/of lid van het directiecomité van een infrastructuurbeheerder en lid van de raad van bestuur en/of van het directiecomité van een spoorwegonderneming;

2° verantwoordelijk voor het nemen van beslissingen over de essentiële functies, verkeersbeheer en onderhoudsplanning en lid van de raad van bestuur en/of van het directiecomité van een spoorwegonderneming.

In dit verband wordt bepaald dat deze personen, voorafgaand aan hun indiensttreding, een verklaring van afwezigheid van belangenconflicten verstrekken. Deze formaliteit is bedoeld om, in hoofde van de betrokken personen, een goede kennis te waarborgen van de onafhankelijkheidsregels die hun toekomstige opdrachten zullen omkaderen en om hen in staat te stellen, indien nodig, voor hun indiensttreding de vereiste aanpassingen aan te brengen.

Paragraaf 2 laat de spoorweginfrastructuurbeheerder, mits inachtneming van bepaalde voorwaarden, toe functies en de uitvoering van bepaalde taken te delegeren. Een mogelijke delegatie doet geen afbreuk aan het verantwoordelijkheidsbeginsel bepaald in artikel 94 van de Spoorcodex.

Art. 5

Dit artikel beoogt het beginsel van het binnenlands passagiersvervoer open te stellen voor concurrentie, in te voeren in het Belgische recht, zoals dit voortvloeit uit artikel 10, (2), van Richtlijn 2012/34/EU, zoals gewijzigd bij Richtlijn 2016/2370.

Artikel 5 van de Spoorcodex wordt eveneens gewijzigd om de regering toe te laten om al dan niet te beslissen het toegangsrecht bedoeld in dat artikel te beperken wanneer het toezichthoudende orgaan besluit dat de uitoefening ervan een weerslag kan hebben op het economisch evenwicht van een openbare dienstcontract.

Deze interventie door de regering is noodzakelijk in het licht van de Richtlijn 2012/34/EU die in zijn artikel 11 voorziet dat het aan de lidstaat toekomt het genoemde toegangsrecht te beperken, en dit enkel in het geval dat het toezichthoudende orgaan besluit dat er een potentieel gevaar is voor het economisch evenwicht van een openbare dienstcontract ingeval van een nieuwe spoordienst.

C'est dans cette même logique que l'article 4/2/1, § 1^{er}, alinéa 2, rappelle le principe selon lequel une personne ne peut être à la fois:

1° membre du conseil d'administration et/ou membre du comité de direction d'un gestionnaire de l'infrastructure et membre du conseil d'administration et/ou du comité de direction d'une entreprise ferroviaire;

2° chargée de prendre des décisions sur les fonctions essentielles, de gestion du trafic et de planification de l'entretien et membre du conseil d'administration et/ou du comité de direction d'une entreprise ferroviaire.

Dans ce cadre, il est notamment prévu que ces personnes, préalablement à leur entrée en fonction, fournissent une déclaration d'absence de conflit d'intérêts. Cette formalité vise à garantir, dans le chef des personnes concernées, la bonne connaissance des règles d'indépendance qui encadreront leurs futures missions et de leur permettre d'opérer, le cas échéant, les adaptations nécessaires préalablement à leur entrée en fonction.

Le paragraphe 2 permet au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, moyennant le respect de certaines conditions, de déléguer des fonctions ainsi que l'exécution de certaines tâches. Une éventuelle délégation ne remet pas en cause le principe de responsabilité prévu notamment à l'article 94 du Code ferroviaire.

Art. 5

Cet article vise à concrétiser en droit belge le principe d'ouverture à la concurrence du transport intérieur de voyageurs tel qu'il découle de l'article 10, (2), de la Directive 2012/34/UE telle que modifiée par la Directive 2016/2370.

L'article 5 du Code ferroviaire est également modifié afin de permettre au gouvernement de décider ou non de restreindre le droit d'accès visé à cet article lorsque l'organe de contrôle conclut que l'exercice de celui-ci est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un contrat de service public.

En effet, cette intervention du gouvernement est indispensable à la lecture de la Directive 2012/34/UE qui prévoit en son article 11 qu'il revient à l'État membre de limiter ledit droit d'accès, et ce dans le seul cas où l'organe de contrôle conclut à une atteinte potentielle à l'équilibre économique d'un contrat de service public en cas de nouveau service ferroviaire.

Anders gezegd, kan de regering in geen enkel geval beslissen om aan een spoorwegonderneming toegang tot de infrastructuur te weigeren wanneer het toezichthoudende orgaan de spoorvervoersdienst, die deze spoorwegonderneming van plan is de exploiteren, niet beschouwt als zijnde van die aard dat zij het economisch evenwicht van het openbare dienstcontract in het gedrang brengt.

Wanneer de regering tenslotte beslist om overeenkomstig artikel 5 de toegang te beperken, dient deze beslissing in overeenstemming te zijn met de conclusies van de test inzake het economisch evenwicht uitgevoerd door het toezichthoudende orgaan en mag het geen betrekking hebben op andere diensten die geleverd worden door de betrokken spoorwegonderneming of op de totaliteit van deze diensten als deze niet in twijfel getrokken wordt door het toezichthoudende orgaan.

Art. 6

Rekening houdend met de openstelling voor concurrentie van het binnenlands passagiersvervoer, heeft artikel 6 van de Spoorcodex geen nuttig effect meer. Dat artikel was bedoeld om cabotage toe te laten in het kader van internationaal passagiersvervoer.

Art. 7

Deze nieuwe bepaling beoogt de optie voorzien in artikel 12 (1) van de Uitvoeringverordening (EU) 2017/2177 van de Commissie van 22 november 2017 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten.

Art. 8

Dit artikel zet artikel 54, (1) van Richtlijn 2012/34/EU zoals gewijzigd bij Richtlijn 2016/2370, om.

Art. 10

Dit artikel zet artikel 7ter, (3) van Richtlijn 2012/34/EU zoals gewijzigd bij Richtlijn 2016/2370, om.

Art. 12

Dit artikel zet artikel 7quater, (4) van Richtlijn 2012/34/EU zoals gewijzigd bij Richtlijn 2016/2370, om. Het is bedoeld om de infrastructuurbeheerder toe te laten met

Autrement dit, le gouvernement ne peut, en aucun cas, décider de refuser l'accès à l'infrastructure à une entreprise ferroviaire lorsque le service de transport qu'elle entend exploiter est considéré par l'organe de contrôle comme n'étant pas susceptible de remettre en cause l'équilibre économique d'un contrat de service public.

Enfin, lorsque le gouvernement décide de restreindre l'accès conformément à l'article 5, cette décision devra être conforme aux conclusions du test d'équilibre économique mis en œuvre par l'organe de contrôle et ne pourra ainsi pas concerner d'autres services fournis par l'entreprise ferroviaire en cause, ou la globalité de ses services si celle-ci n'est pas mise en cause par l'organe de contrôle.

Art. 6

Compte tenu de l'ouverture à la concurrence du transport intérieur de voyageurs, l'article 6 du Code ferroviaire n'a plus d'effet utile. En effet, il visait à permettre le cabotage dans le cadre du transport international de voyageurs.

Art. 7

Cette nouvelle disposition vise à activer l'option prévue à l'article 12 (1) du Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire.

Art. 8

Cet article transpose l'article 54, (1), de la Directive 2012/34/UE telle que modifiée par la Directive 2016/2370.

Art. 10

Cet article transpose l'article 7ter, (3), de la Directive 2012/34/UE telle que modifiée par la Directive 2016/2370.

Art. 12

Cet article transpose l'article 7quater, (4), de la Directive 2012/34/UE telle que modifiée par la Directive 2016/2370. Il s'agit de permettre au

de spoorwegondernemingen overeenkomsten te sluiten om klanten voordelen te bieden, zoals kostenreductie of betere prestaties op het deel van het netwerk waarop de overeenkomst betrekking heeft. Deze overeenkomsten zijn onderworpen aan het toezicht van het toezichthoudende orgaan voor zover moet worden gegarandeerd dat ze niet leiden tot discriminerende en concurrentieverstorende praktijken. Bovendien doet deze bepaling geen afbreuk aan artikel 156^{ter} van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, dat voorziet in de sluiting van een samenwerkingsovereenkomst tussen de NMBS en Infrabel, die van toepassing is op de opdrachten van openbare dienst van deze twee overheidsbedrijven.

Art. 14

Dit artikel zorgt voor de omzetting van de artikelen 7^{sexies} en 7^{septies} van Richtlijn 2012/34/EU zoals gewijzigd bij Richtlijn 2016/2370.

Art. 15

Dit artikel zet artikel 38, (4) van Richtlijn 2012/34/EU zoals gewijzigd bij Richtlijn 2016/2370, om.

Art. 16

Deze wijziging vloeit voort uit bijlage 3 van de Spoorcodex als gevolg van de aanneming van het Gedelegeerd Besluit (EU) nr. 2017/2075 van de Commissie van 4 september 2017 ter vervanging van bijlage VII bij Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van één Europese spoorwegruimte, besluit dat per definitie rechtstreeks van toepassing is.

Art. 17

Dit artikel zet artikel 53, (3) van Richtlijn 2012/34/EU zoals gewijzigd bij Richtlijn 2016/2370, om.

Art. 18

Dit artikel zet artikel 32, (4) van Richtlijn 2012/34/EU zoals gewijzigd bij Richtlijn 2016/2370, om.

gestionnaire de l'infrastructure de conclure des accords avec les entreprises ferroviaires en vue de procurer des avantages aux clients comme une réduction des coûts ou une amélioration de la performance sur la partie du réseau visée par l'accord. Ces accords font l'objet d'une surveillance de la part de l'organe de contrôle dans la mesure où il convient de veiller à ce qu'ils ne débouchent pas sur des pratiques discriminatoires et anticoncurrentielles. En outre, cette disposition ne porte pas préjudice à l'article 156^{ter} de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques qui prévoit la conclusion d'une convention de coopération entre la SNCB et Infrabel et dont le champ d'application porte sur les missions de service public de ces deux entreprises publiques.

Art. 14

Cet article transpose les articles 7^{sexies} et 7^{septies} de la Directive 2012/34/UE telle que modifiée par la Directive 2016/2370.

Art. 15

Cet article transpose l'article 38, (4), de la Directive 2012/34/UE telle que modifiée par la Directive 2016/2370.

Art. 16

Cette modification découle de l'abrogation de l'annexe 3 du Code ferroviaire suite à l'adoption de la décision déléguée n° (UE) 2017/2075 de la Commission du 4 septembre 2017 remplaçant l'annexe VII de la Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen, décision qui est par définition directement applicable.

Art. 17

Cet article transpose l'article 53, (3), de la Directive 2012/34/UE telle que modifiée par la Directive 2016/2370.

Art. 18

Cet article transpose l'article 32, (4), de la Directive 2012/34/UE telle que modifiée par la Directive 2016/2370.

Art. 19

Dit artikel beoogt de Nederlandse tekst in overeenstemming te brengen met de Franse tekst.

Art. 19

Cet article vise à mettre en conformité le texte néerlandais avec le texte français.

Art. 20

Dit artikel zet artikel 11, (1) van Richtlijn 2012/34/EU zoals gewijzigd bij Richtlijn 2016/2370, om.

Art. 20

Cet article transpose l'article 11, (1), de la Directive 2012/34/UE telle que modifiée par la Directive 2016/2370.

Art. 21

Dit artikel maakt deel uit van de omzetting van artikel 7*quater*, (4) van Richtlijn 2012/34/EU zoals gewijzigd bij Richtlijn 2016/2370. Aan het toezichthoudende orgaan wordt de bevoegdheid verleend om eventuele samenwerkingsovereenkomsten tussen de spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen, gesloten in overeenstemming met het toekomstige artikel 26/2 van de Spoorcodex te verifiëren.

Art. 21

Cet article s'inscrit dans le cadre de la transposition de l'article 7*quater*, (4), de la Directive 2012/34/UE telle que modifiée par la Directive 2016/2370. Il s'agit de conférer à l'organe de contrôle la compétence de vérifier les éventuels accords de coopération entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires conclus conformément au futur article 26/2 du Code ferroviaire.

Art. 22

Dit artikel zet artikel 56, (2) van Richtlijn 2012/34/EU zoals gewijzigd bij Richtlijn 2016/2370, om.

Art. 22

Cet article transpose l'article 56, (2), de la Directive 2012/34/UE telle que modifiée par la Directive 2016/2370.

Art. 23

Dit artikel zet artikel 56, (1) van Richtlijn 2012/34/EU zoals gewijzigd bij Richtlijn 2016/2370, om.

Art. 23

Cet article transpose l'article 56, (1), de la Directive 2012/34/UE telle que modifiée par la Directive 2016/2370.

Art. 24

De wijziging aangebracht door dit artikel beoogt artikel 63, § 3, te verduidelijken en een onnodige verwijzing te schrappen. Het gaat er overigens ook om het toezichthoudende orgaan bevoegd te maken voor het uitvoeren van audits om de naleving te controleren van de bepalingen betreffende de financiële transparantie.

Art. 24

La modification apportée par cet article vise à clarifier l'article 63, § 3, et à retirer par la même occasion une référence inutile. Par ailleurs, il s'agit également de rendre l'organe de contrôle compétent pour mener des audits afin de vérifier le respect des dispositions relatives à la transparence financière.

Art. 25

Dit artikel zet artikel 57, (3*bis*) en (8) van Richtlijn 2012/34/EU zoals gewijzigd bij Richtlijn 2016/2370, om.

Art. 25

Cet article transpose l'article 57, (3*bis*) et (8), de la Directive 2012/34/UE telle que modifiée par la Directive 2016/2370.

Art. 26

Bijlage 3 van de Spoorcodex wordt opgeheven om rekening te houden met de nieuwe bijlage VII van de Richtlijn 2012/34/EU die rechtstreeks van toepassing is en die ingevoerd werd bij middel van het Gedelegeerd Besluit 2017/2075 van de Commissie van 4 september 2017.

Art. 27

Dit artikel bevat de regeling van inwerkingtreding van deze wet. De bepalingen betreffende de openstelling voor concurrentie van het binnenlandse passagiersvervoer moeten, overeenkomstig artikel 3 van Richtlijn 2016/2370, met ingang van 1 januari 2019 tijdig worden toegepast voor de dienstregeling die ingaat op 14 december 2020. Als een spoorwegonderneming echter vanaf de dienstregeling die ingaat op 14 december 2020 een commerciële passagiersvervoerdienst wil aanbieden, moet zij haar capaciteitsaanvragen vanaf midden december 2019 kunnen indienen, overeenkomstig het netwerkreferentiedocument dat in de loop van de maand augustus 2019 wordt gepubliceerd. Bovendien moet deze onderneming in het aangehaalde voorbeeld, haar voornemen om een commerciële passagiersvervoerdienst aan te bieden, 18 maanden voor het begin van de geplande dienstregeling aankondigen, dat wil zeggen uiterlijk op 14 juni 2019, daarom is besloten dat artikelen 5, 6, 15 en 19 van dit ontwerp vanaf 1 januari in werking treden.

Met andere woorden, het wettelijke monopolie voor het binnenlandse passagiersvervoer, momenteel aan de NMBS verleend, kan theoretisch tot de dienstregeling die midden december 2020 van start gaat, niet worden aangevochten.

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

Art. 26

L'annexe 3 du code ferroviaire est abrogée afin de tenir compte de la nouvelle annexe VII de la Directive 2012/34/UE qui est directement applicable et qui a été insérée au moyen de la décision déléguée 2017/2075 de la Commission du 4 septembre 2017.

Art. 27

Cet article contient le régime d'entrée en vigueur de la présente loi. Les dispositions en relation avec l'ouverture à la concurrence du transport intérieur de voyageurs doivent conformément à l'article 3 de la Directive 2016/2370 s'appliquer à partir du 1^{er} janvier 2019, et ce en temps utile pour l'horaire de service démarrant le 14 décembre 2020. Or, si une entreprise ferroviaire souhaite fournir un service commercial de transport de voyageurs à partir de l'horaire de service débutant le 14 décembre 2020, elle doit pouvoir déposer ses demandes de capacités à partir de la mi-décembre 2019 en application notamment du document de référence du réseau publié dans le courant du mois d'août 2019. En outre, dans le cas de figure décrit, cette même entreprise devra annoncer son intention de fournir un service commercial de transport de voyageurs 18 mois avant le début de l'horaire de service visé, soit au plus tard le 14 juin 2019, raison pour laquelle il a été opté pour que les articles 5, 6, 15 et 19 du présent projet entrent en vigueur à partir du 1^{er} janvier.

Autrement dit, le monopole légal actuellement conféré à la SNCB pour le transport intérieur de voyageurs ne pourra théoriquement être remis en cause dans les faits que dans le courant de l'horaire de service débutant à la mi-décembre 2020.

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

VOORONTWERP VAN WET**onderworpen aan het advies van de Raad van State****Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex****Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Deze wet beoogt de omzetting van Richtlijn 2016/2370 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU met betrekking tot de opening van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur.

Art. 3

In artikel 3 van de Spoorcodex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de bepaling onder 29° wordt vervangen als volgt:

““infrastructuurbeheerder”: een instantie of onderneming die verantwoordelijk is voor de exploitatie, het onderhoud en de vernieuwing van spoorweginfrastructuur op een net, en voor de deelname aan de ontwikkeling ervan overeenkomstig de door de Spoorcodex voorgeschreven regels, en, in voorkomend geval, door de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven in het kader van het algemeen beleid inzake ontwikkeling en financiering van de spoorweginfrastructuur;”;

2° artikel 3 wordt aangevuld met de bepalingen onder 79°, 80° en 81°, luidende:

“79° “ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur”: de spoornetplanning, de financiële planning en de investeringsplanning alsmede de aanleg en verbetering van de infrastructuur;

80° “onderhoud van de spoorweginfrastructuur”: de werkzaamheden om de staat en de capaciteit van de bestaande infrastructuur te handhaven;

81° “belangenconflict”: een toestand waarin een personeelslid door zichzelf of door een tussenpersoon een persoonlijk voordeel heeft dat de onpartijdige en objectieve uitoefening van zijn ambt kan beïnvloeden of een gewettigde argwaan van zulke invloed kan wekken.”

AVANT-PROJET DE LOI**soumis à l’avis du Conseil d’État****Avant-projet de loi modifiant la loi de 30 août 2013 portant le Code ferroviaire****Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l’article 74 de la Constitution.

Art. 2

La présente loi transpose la Directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la Directive 2012/34/UE en ce qui concerne l’ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l’infrastructure ferroviaire.

Art. 3

À l’article 3 du Code ferroviaire, modifié en dernier lieu par la loi du 23 novembre 2017, les modifications suivantes sont apportées:

1° le 29° est remplacé par ce qui suit:

““gestionnaire de l’infrastructure”: toute entité ou entreprise chargée de l’exploitation, de l’entretien et du renouvellement de l’infrastructure ferroviaire sur un réseau et responsable de la participation à son développement, conformément aux règles établies par le présent Code et, le cas échéant, par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, dans le cadre de la politique générale en matière de développement et de financement de l’infrastructure ferroviaire;”;

2° l’article 3 est complété par les 79°, 80° et 81°, rédigés comme suit:

“79° “développement de l’infrastructure ferroviaire”: la planification du réseau, la planification financière et la programmation des investissements, ainsi que la construction et le réaménagement de l’infrastructure;

80° “entretien de l’infrastructure ferroviaire”: les travaux destinés à conserver l’état et les capacités de l’infrastructure existante;

81° “conflit d’intérêts”: une situation dans laquelle une personne a par elle-même ou par personne interposée un intérêt personnel susceptible d’influer sur l’exercice impartial et objectif de ses fonctions ou de créer la suspicion légitime d’une telle influence.”

Art. 4

In dezelfde Spoorcodex wordt een artikel 4/2/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 4/2/1. § 1. De leden van de raad van bestuur van de infrastructuurbeheerder, de leden van het directiecomité, de personen verantwoordelijk voor het nemen van beslissingen over de essentiële functies, verkeersbeheer en onderhouds-planning handelen op niet-discriminerende wijze en hun onpartijdigheid mag door geen enkel belangenconflict worden aangetast. Hiervoor stellen ze bij hun indiensttreding een verklaring van afwezigheid van belangenconflicten op dat zij bezorgen aan het toezichthoudende orgaan en waarvan het model in bijlage is opgenomen.

Eenzelfde persoon kan niet gelijktijdig:

1° lid zijn van de raad van bestuur en/of lid van het directiecomité van een infrastructuurbeheerder en lid van de raad van bestuur en/of van het directiecomité van een spoorwegonderneming;

2° verantwoordelijk zijn voor het nemen van beslissingen over de essentiële functies, verkeersbeheer en onderhouds-planning en lid van de raad van bestuur en/of van het directiecomité van een spoorwegonderneming.

§ 2. Mits er geen belangenconflicten ontstaan en de vertrouwelijkheid van commercieel gevoelige informatie wordt gewaarborgd, kan de infrastructuurbeheerder:

1° functies uitbesteden aan een andere entiteit, op voorwaarde dat deze laatste geen spoorwegonderneming is, geen zeggenschap heeft over een spoorwegonderneming, of niet onder zeggenschap van een spoorwegonderneming staat;

2° de uitvoering van de werkzaamheden en de daarmee verband houdende taken inzake ontwikkeling, onderhoud en vernieuwing van de spoorweginfrastructuur uitbesteden aan spoorwegondernemingen of ondernemingen die zeggenschap over de spoorwegonderneming uitoefenen, of onder zeggenschap van de spoorwegonderneming staan.

De infrastructuurbeheerder behoudt de toezichtsbevoegdheid op en draagt de verantwoordelijkheid voor de uitoefening van de in artikel 3, 29°, omschreven functies en neemt de verantwoordelijkheid hiervoor op zich conform artikel 94.

De functies van de infrastructuurbeheerder kunnen worden uitgeoefend door verschillende infrastructuurbeheerders wanneer zij de artikelen 4/1 tot 4/2/1 naleven en de volledige verantwoordelijkheid op zich nemen voor de uitoefening van de betrokken functies.

§ 3. De infrastructuurbeheerder mag inkomsten uit het beheer van het infrastructuurnet, waaronder overheidsmiddelen, alleen gebruiken voor het financieren van zijn eigen bedrijf, met inbegrip van het afbetalen van leningen. De infrastructuurbeheerder mag deze inkomsten ook gebruiken om dividenden

Art. 4

Dans le même code, il est inséré un article 4/2/1 rédigé comme suit:

“Art. 4/2/1. § 1^{er}. Les membres du conseil d’administration du gestionnaire de l’infrastructure, les membres du comité de direction, les personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles, de gestion du trafic et de planification de l’entretien agissent de manière non discriminatoire et leur impartialité ne peut être affectée par aucun conflit d’intérêts. À cet effet, ils établissent lors de leur entrée en fonction une déclaration d’absence de conflit d’intérêts qu’ils transmettent à l’organe de contrôle et dont le modèle est repris en annexe.

Une même personne ne peut être concomitamment:

1° membre du conseil d’administration et/ou membre du comité de direction d’un gestionnaire de l’infrastructure et membre du conseil d’administration et/ou du comité de direction d’une entreprise ferroviaire;

2° chargée de prendre des décisions sur les fonctions essentielles, de gestion du trafic et de planification de l’entretien et membre du conseil d’administration et/ou du comité de direction d’une entreprise ferroviaire.

§ 2. À condition qu’aucun conflit d’intérêts ne survienne et que la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial soit garantie, le gestionnaire de l’infrastructure peut:

1° déléguer des fonctions en les confiant à une entité différente, à condition que celle-ci ne soit pas une entreprise ferroviaire, qu’elle ne contrôle pas une entreprise ferroviaire ou qu’elle ne soit pas contrôlée par une entreprise ferroviaire;

2° déléguer l’exécution de travaux et de tâches connexes concernant le développement, l’entretien et le renouvellement de l’infrastructure ferroviaire en les confiant à des entreprises ferroviaires ou à des sociétés qui contrôlent l’entreprise ferroviaire ou qui sont contrôlées par l’entreprise ferroviaire.

Le gestionnaire de l’infrastructure conserve le pouvoir de supervision sur l’exercice des fonctions décrites à l’article 3, 29°, et assume la responsabilité à cet égard conformément à l’article 94.

Les fonctions du gestionnaire de l’infrastructure peuvent être exercées par différents gestionnaires de l’infrastructure dès lors qu’ils respectent les articles 4/1 à 4/2/1 et qu’ils assument la pleine responsabilité de l’exercice des fonctions concernées.

§ 3. Les recettes provenant des activités de gestion du réseau d’infrastructure, y compris les fonds publics, ne peuvent être utilisées par le gestionnaire de l’infrastructure que pour financer ses propres activités, y compris le service de ses emprunts. Le gestionnaire de l’infrastructure peut

uit te keren aan de eigenaars van de onderneming, waaronder eventuele particuliere aandeelhouders.

De infrastructuurbeheerder verstrekt noch direct noch indirect leningen aan de spoorwegondernemingen.

De spoorwegondernemingen verstrekken noch direct noch indirect leningen aan infrastructuurbeheerder.”

Art. 5

In artikel 5 van dezelfde Spoorcodex, vervangen bij de wet van 15 juni 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de bepaling onder 3°, wordt het woord “internationale” opgeheven;

2° artikel 5 waarvan de bestaande tekst paragraaf 1 zal vormen, wordt aangevuld met een paragraaf 2, luidende:

“Wanneer overeenkomstig artikel 62, § 3, eerste lid, 5°, het toezichthoudende orgaan beslist dat de uitoefening van het toegangsrecht bedoeld in artikel 5, 3° een weerslag zou kunnen hebben op het economisch evenwicht van een openbare dienstcontract, brengt hij onmiddellijk de minister op de hoogte, die enkel in dat geval kan voorstellen om, bij koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, een beslissing aan te nemen om dat toegangsrecht te beperken. Daartoe wordt voormeld koninklijk besluit ter kennis gebracht van de infrastructuurbeheerder uiterlijk twee maanden nadat de beslissing van het toezichthoudende orgaan werd meegedeeld aan de minister.”

Art. 6

Artikel 6 van dezelfde Spoorcodex wordt opgeheven.

Art. 7

Artikel 9 van dezelfde Spoorcodex, vervangen bij de wet van 15 juni 2015, wordt een paragraaf 10 ingevoegd luidende:

“§ 10. Het toezichthoudende orgaan wordt zonder verwijl geïnformeerd wanneer een aanvraag van toegang tot de dienstvoorzieningen of tot voorzieningen die verband houden met het spoorvervoer in het kader van een coördinatieprocedure niet kan ingewilligd worden door de exploitant van een dienstvoorziening bedoeld in bijlage 1, punt 2 zoals bepaald door de Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 van de Commissie van 22 november 2017 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten.”

également utiliser ces recettes pour verser des dividendes aux propriétaires de l'entreprise, parmi lesquels peuvent figurer des actionnaires privés.

Le gestionnaire de l'infrastructure n'accorde pas de prêt aux entreprises ferroviaires, que ce soit directement ou indirectement.

Les entreprises ferroviaires n'accordent pas de prêt au gestionnaire de l'infrastructure, que ce soit directement ou indirectement.”

Art. 5

À l'article 5 du même Code, remplacé par la loi du 15 juin 2015, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le 3°, le mot “international” est abrogé;

2° l'article 5, dont le texte actuel formera le paragraphe 1^{er}, est complété par un paragraphe 2 rédigé comme suit:

“Lorsque, conformément à l'article 62, § 3, alinéa 1^{er}, 5°, l'organe de contrôle décide que l'exercice du droit d'accès visé à l'article 5, 3°, est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un contrat de service public, il en informe immédiatement le ministre qui peut, dans ce seul cas, proposer l'adoption d'une décision, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, visant à limiter ce droit d'accès. À cet effet, l'arrêté royal susmentionné est porté à la connaissance du gestionnaire de l'infrastructure au plus tard deux mois après que la décision de l'organe de contrôle ait été notifiée au ministre.”

Art. 6

L'article 6 du même code est abrogé.

Art. 7

L'article 9 du même code, remplacé par la loi du 15 juin 2015, est complété par le paragraphe 10 rédigé comme suit:

“§ 10. L'organe de contrôle est informé sans retard lorsqu'une demande d'accès à des installations de service ou de fourniture de services associés au transport ferroviaire ne peut être satisfaite à l'issue de la procédure de coordination, par l'exploitant d'une installation de service visée à l'annexe 1^{re}, point 2, tel que prévue par le Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire.”

Art. 8

Artikel 25 van dezelfde Spoorcodex wordt aangevuld met een lid, luidende:

“In geval van een verstoring met mogelijke gevolgen voor het grensoverschrijdend verkeer, doet de infrastructuurbeheerder alle relevante informatie daaromtrent toekomen aan de infrastructuurbeheerders van wie het net en het verkeer hinder zouden kunnen ondervinden als gevolg van die verstoring. De infrastructuurbeheerders in kwestie werken met elkaar samen om het grensoverschrijdend verkeer weer te normaliseren.”

Art. 9

In Titel 3, Hoofdstuk 3, van dezelfde Spoorcodex, wordt een afdeling 5 ingevoegd, luidende: “Planning van de onderhouds- of vernieuwingswerkzaamheden”.

Art. 10

In afdeling 5, ingevoegd bij artikel 9, wordt een artikel 26/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 26/1. Voor de langetermijnplanning van een groot onderhoud en/of een grote vernieuwing van de spoorweginfrastructuur en/of een verbetering van de spoorweginfrastructuur, raadpleegt de infrastructuurbeheerder de kandidaten en houdt hij zo veel mogelijk rekening met de geuite bekommernissen.

Onderhoudswerken worden door de infrastructuurbeheerder op niet-discriminerende wijze gepland.”

Art. 11

In Titel 3, Hoofdstuk 3, van dezelfde Spoorcodex, wordt een afdeling 6 ingevoegd, luidende: “Samenwerkingsovereenkomst”.

Art. 12

In afdeling 6, ingevoegd bij artikel 11, wordt een artikel 26/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 26/2. Onverminderd het artikel 156ter van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, kan de infrastructuurbeheerder op niet-discriminerende wijze samenwerkingsovereenkomsten sluiten met een of meerdere spoorwegondernemingen, en dit met het oog op het bekomen van voordelen voor klanten zoals een vermindering van kosten of een verbetering van de prestatie op het deel van het netwerk als bedoeld in het akkoord.

Het toezichthoudende orgaan wordt voorafgaandelijk aan het sluiten van dergelijke akkoorden, geïnformeerd.”

Art. 8

L'article 25 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“En cas de perturbation affectant potentiellement la circulation transfrontalière, le gestionnaire de l'infrastructure partage toute information pertinente avec les autres gestionnaires de l'infrastructure dont le réseau et la circulation ferroviaire sont susceptibles d'être affectés par la perturbation en question. Les gestionnaires de l'infrastructure concernés coopèrent pour assurer le rétablissement d'une situation normale dans la circulation transfrontalière.”

Art. 9

Dans le Titre 3, Chapitre 3, du même code, il est inséré une section 5 intitulée “Planification des travaux d'entretien ou de renouvellement”.

Art. 10

Dans la section 5 insérée par l'article 9, il est inséré un article 26/1 rédigé comme suit:

“Art. 26/1. En ce qui concerne la planification à long terme des grands travaux d'entretien et/ou de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire et/ou de réaménagement de l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure consulte les candidats et, dans la mesure du possible, tient compte des préoccupations exprimées.

La programmation des travaux d'entretien est effectuée par le gestionnaire de l'infrastructure de manière non discriminatoire.”

Art. 11

Dans le Titre 3, Chapitre 3, du même code, il est inséré une section 6 intitulée “Accord de coopération”.

Art. 12

Dans la section 6 insérée par l'article 11, il est inséré un article 26/2 rédigé comme suit:

“Art. 26/2. Sans préjudice de l'article 156ter que la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, le gestionnaire de l'infrastructure peut conclure des accords de coopération avec une ou plusieurs entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire, et ce en vue de procurer des avantages aux clients, comme une réduction des coûts ou une amélioration de la performance sur la partie du réseau visée par l'accord.

L'organe de contrôle est informé préalablement à la conclusion de tels accords.”

Art. 13

In Titel 3, Hoofdstuk 3, van dezelfde Spoorcodex, wordt een afdeling 7 ingevoegd, luidende: “Coördinatiemechanisme”.

Art. 14

In afdeling 7, ingevoegd bij artikel 13, wordt een artikel 26/3 ingevoegd, luidende:

“Art. 26/3. De infrastructuurbeheerder voert een passend coördinatiemechanisme in ter waarborging van de coördinatie tussen de kandidaten, de FOD Mobiliteit en Vervoer en, wanneer het nodig blijkt, de andere belanghebbenden van de sector. Het toezichthoudende orgaan neemt deel als waarnemer. De coördinatie heeft onder andere betrekking op:

1° de behoeften van de kandidaten inzake het onderhoud en de ontwikkeling van de infrastructuurcapaciteit;

2° de inhoud van de gebruikersgerichte prestatiedoelstellingen in de beheersovereenkomsten als bedoeld in artikel 47 en van de prikkels als bedoeld in artikel 47, paragraaf 2, en de toepassing daarvan;

3° de inhoud en toepassing van de netverklaring;

4° intermodaliteits- en interoperabiliteitsaspecten;

5° andere aspecten van de voorwaarden voor toegang, het gebruik van de infrastructuur en de kwaliteit van de dienstverlening van de infrastructuurbeheerder.

In voorkomend geval stelt de infrastructuurbeheerder in overleg met de belanghebbende partijen richtsnoeren voor coördinatie op en maakt die bekend. De coördinatie vindt ten minste eenmaal per jaar plaats en de infrastructuurbeheerder publiceert op zijn website een overzicht van de krachtens dit artikel ondernomen activiteiten.

In het kader van de coördinatie voorzien door dit artikel, plaatst de infrastructuurbeheerder de punten die gevraagd zijn door alle partijen, bedoeld in het eerste lid, op de agenda.

De coördinatie voorzien door dit artikel bestaat, onverminderd de rechten van de kandidaten om beroep in te stellen bij toezichthoudende orgaan en de bevoegdheden van dit orgaan”.

§ 2. De infrastructuurbeheerder neemt deel aan en werkt mee met het Europees netwerk van infrastructuurbeheerders overeenkomstig artikel 7 septies van de Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruiimte.

Art. 13

Dans le Titre 3, Chapitre 3, du même code, il est inséré une section 7 intitulée “Mécanismes de coordination”.

Art. 14

Dans la section 7 insérée par l'article 13, il est inséré un article 26/3 rédigé comme suit:

“Art. 26/3. § 1^{er}. Le gestionnaire de l'infrastructure met en place un mécanisme de coordination approprié pour assurer la coordination entre les candidats, le SPF Mobilité et Transports et, lorsque cela est pertinent, les autres parties prenantes du secteur. L'organe de contrôle participe en qualité d'observateur. La coordination porte notamment sur:

1° les besoins des candidats quant à l'entretien et au développement des capacités de l'infrastructure;

2° la teneur des objectifs de performance orientés vers l'utilisateur contenus dans les contrats visés à l'article 47 et des mesures d'incitation visées à l'article 47, paragraphe 2, ainsi que leur mise en œuvre;

3° la teneur et la mise en œuvre du document de référence du réseau;

4° les questions d'intermodalité et d'interopérabilité;

5° toute autre question en rapport avec les conditions d'accès, l'utilisation de l'infrastructure et la qualité des services assurés par le gestionnaire de l'infrastructure.

Le cas échéant, le gestionnaire de l'infrastructure élabore et publie des lignes directrices relatives à la coordination, en concertation avec les parties intéressées. La coordination a lieu au moins une fois par an et le gestionnaire de l'infrastructure publie sur son site internet un aperçu des activités menées en vertu du présent article.

Dans le cadre de la coordination prévue par le présent article, le gestionnaire de l'infrastructure met à l'ordre du jour les points demandés par chacune des parties visées à l'alinéa 1^{er}.

La coordination prévue par le présent article s'entend sans préjudice du droit des candidats à saisir l'organe de contrôle et des compétences de cet organe.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure participe et coopère au réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure établi conformément à l'article 7 septies de la Directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.”.

Art. 15

Artikel 31 van dezelfde Spoorcodex, gewijzigd bij de wet van 15 juni 2015, wordt vervangen als volgt:

“Art. 31. Wanneer een kandidaat voornemens is infrastructuurcapaciteit aan te vragen met het oog op het exploiteren van een reizigersvervoersdienst, stelt hij de infrastructuurbeheerder en het toezichthoudende orgaan daarvan minstens achttien maanden voor de inwerkingtreding van de dienstregeling waarop de capaciteitsaanvraag betrekking heeft, in kennis.

Opdat het toezichthoudende orgaan in staat is de mogelijke economische weerslag op de openbare dienstcontracten te beoordelen, zorgt het toezichthoudende orgaan ervoor dat de minister die een in een openbare dienstcontract omschreven reizigersvervoerdienst per spoor heeft gegund en elke spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert op het traject van deze reizigersvervoerdienst, uiterlijk binnen tien dagen op de hoogte worden gebracht.”

Art. 16

Artikel 37 van dezelfde Spoorcodex, gewijzigd bij de wet van 15 juni 2015, wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Het toezichthoudende orgaan kan de infrastructuurbeheerder opdragen deze informatie ter beschikking te stellen.”

Art. 17

In artikel 52/1 van dezelfde Spoorcodex, ingevoegd bij de wet van 15 juni 2015, worden de woorden “in Beschikking 2009/561/EG” telkens vervangen door de woorden “in verordening (EU) 2016/919 van de Commissie”.

Art. 18

In de Nederlandse tekst van artikel 56, § 1, zesde lid, van dezelfde Codex, vervangen door de wet van 15 juni 2015, wordt het woord “beheert” vervangen door het woord “controleert”.

Art. 19

In artikel 62, § 3, eerste lid, van dezelfde Spoorcodex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt de bepaling onder 5° vervangen als volgt:

“5° het bepaalt of de uitoefening van het toegangsrecht bedoeld in artikel 5, 3°, het economisch evenwicht van een openbare dienstcontract in gevaar zou brengen wanneer dit recht op toegang uitgeoefend wordt op dezelfde route als die van het betrokken openbare dienstcontract of op een alternatieve route. In voorkomend geval kan het toezichthoudende orgaan het toegangsrecht bedoeld in artikel 5, 3° beperken.

Art. 15

L'article 31 du même code, modifié par la loi du 15 juin 2015, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 31. Lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités d'infrastructure en vue d'exploiter un service de transport de voyageurs, il en informe le gestionnaire de l'infrastructure et l'organe de contrôle au moins dix-huit mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service auquel la demande de capacité se rapporte.

Afin que l'organe de contrôle soit en mesure d'évaluer l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, l'organe de contrôle veille à ce que le ministre ayant attribué le service de transport ferroviaire de voyageurs sur le trajet en question défini dans un contrat de service public et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service de transport de voyageurs soient informés au plus tard dans un délai de dix jours.”

Art. 16

L'article 37 du même code, modifié par la loi du 15 juin 2015, est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“L'organe de contrôle peut exiger que le gestionnaire de l'infrastructure mette ces informations à sa disposition.”

Art. 17

Dans l'article 52/1 du même code, inséré par la loi du 15 juin 2015, les mots “dans la Décision 2009/561/CE” sont remplacés à chaque fois par les mots “dans le règlement (UE) 2016/919 de la Commission”.

Art. 18

Dans le texte néerlandais, dans l'article 56, § 1^{er}, alinéa 6, du même code, remplacé par la loi du 15 juin 2015, le mot “beheert” est remplacé par le mot “controleert”.

Art. 19

Dans l'article 62, § 3, alinéa 1^{er}, du même code, modifié en dernier lieu par la loi du 23 novembre 2017, le 5° est remplacé par ce qui suit:

“5° détermine si l'exercice du droit d'accès visé à l'article 5, 3°, est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un contrat de service public lorsque l'exercice de ce droit couvre le même trajet que le contrat de service public en question ou un trajet alternatif. Le cas échéant, l'organe de contrôle peut limiter le droit d'accès visé à l'article 5, 3°.

Om te bepalen of het economisch evenwicht van een openbare dienstcontract in gevaar komt, wordt door het betrokken toezichthoudende orgaan een objectieve economische analyse verricht en een besluit genomen op basis van vooraf bepaalde criteria. Het formuleert zijn oordeel nadat binnen één maand vanaf de ontvangst van de informatie over de geplande passagiersvervoersdienst daartoe een verzoek is ingediend door een van de volgende instanties:

- a) de minister;
- b) de infrastructuurbeheerder;
- c) de spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert.

Het toezichthoudende orgaan motiveert haar besluit en vermeldt de voorwaarden waaronder binnen één maand na de kennisgeving daarvan om een herziening van het besluit kan worden verzocht door één van de volgende instanties:

- a) de minister;
- b) de infrastructuurbeheerder;
- c) de spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert;
- d) de spoorwegonderneming die toegang wenst.

Wanneer het toezichthoudende orgaan besluit dat het economisch evenwicht van een openbare dienstcontract door de geplande passagiersvervoersdienst in gevaar zou komen, vermeldt het de mogelijke aanpassingen die kunnen aan deze dienst dienen worden aangebracht opdat dit recht zou kunnen worden uitgeoefend.”

Art. 20

Artikel 62, § 3, eerste lid, van dezelfde Spoorcodex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt aangevuld met de bepaling onder 11°, luidende:

“11° het controleert of de samenwerkingsovereenkomsten gesloten conform artikel 26/2 niet-discriminerend zijn en het houdt toezicht op de uitvoering van deze overeenkomsten.”

Art. 21

In artikel 62, § 3, ingevoegd bij de wet van 15 juni 2015, wordt het tweede lid vervangen door de volgende tekst:

“Onverminderd de bevoegdheden van de nationale mededingingsautoriteiten om de concurrentie op de markt voor spoorwegdiensten te garanderen, heeft het toezichthoudende orgaan de bevoegdheid toezicht te houden op de concurrentiesituatie op de markt voor spoorwegdiensten, en in het bijzonder op eigen initiatief te controleren of een kandidaat niet op onrechtvaardige, discriminerende of benadeelde wijze wordt behandeld wat betreft de elementen opgesomd

Pour déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public est susceptible d'être compromis, l'organe de contrôle procède à une analyse économique objective et fonde sa décision sur des critères préétablis. Il statue à la demande de l'une des entités suivantes, présentée dans un délai d'un mois à compter de la réception de l'information relative à l'intention d'assurer un service de transport de voyageurs:

- a) du ministre;
- b) du gestionnaire de l'infrastructure;
- c) de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.

L'organe de contrôle motive sa décision et précise les conditions dans lesquelles une des entités suivantes peut demander le réexamen de la décision dans un délai d'un mois à compter de sa notification:

- a) le ministre;
- b) le gestionnaire de l'infrastructure;
- c) l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public;
- d) l'entreprise ferroviaire demandant l'accès.

Lorsque l'organe de contrôle décide que le service de transport de voyageurs envisagé compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public, il indique les changements qui pourraient être apportés à ce service afin qu'il puisse être exercé.”

Art. 20

L'article 62, § 3, alinéa 1^{er}, du même code, modifié en dernier lieu par la loi du 23 novembre 2017, est complété par un 11° rédigé comme suit:

“11° vérifie que les accords de coopération conclus conformément à l'article 26/2 ne sont pas discriminatoires et contrôle l'exécution de ces accords.”

Art. 21

Dans l'article 62, § 3, l'alinéa 2, inséré par la loi du 15 juin 2015, est remplacé par ce qui suit:

“Sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence sur le marché des services ferroviaires, l'organe de contrôle est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et en particulier, à vérifier de sa propre initiative qu'un candidat ne fait pas l'objet d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice en ce qui concerne les éléments énumérés

in paragraaf 5, eerste lid, 1° tot 9°. Het gaat met name na of de netverklaringen discriminerende bepalingen bevatten en of deze verklaringen beslissingsbevoegdheden voor de infrastructuurbeheerder scheppen die kunnen worden gebruikt om kandidaten te discrimineren.”

Art. 22

Artikel 62, § 5, eerste lid, van dezelfde Spoorcodex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt aangevuld met de bepalingen onder 7°, 8° en 9°, luidende:

“7° verkeersbeheer;

8° vernieuwingsplanning en gepland of niet-gepland onderhoud;

9° naleving van de voorschriften bedoeld in de artikelen 4/2/1, 26/1 en 26/2.”

Art. 23

In artikel 63, § 3, van dezelfde Codex, laatst gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, worden de woorden “overeenkomstig de artikelen 64 en 65” opgeheven.

Art. 24

In artikel 66/4 van dezelfde Spoorcodex, ingevoegd bij de wet van 15 juni 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° een paragraaf 2/1 wordt toegevoegd, luidende:

“§ 2/1. Indien voor aangelegenheden met betrekking tot een internationale dienst besluiten nodig zijn van het toezichthoudende orgaan en van een toezichthoudend orgaan van een andere lidstaat, werken de desbetreffende organen samen bij de voorbereiding van hun respectieve besluiten.”;

2° paragraaf 8 wordt aangevuld met de volgende zin:

“Dergelijke gemeenschappelijke beginselen en praktijken omvatten regelingen voor de beslechting van geschillen die zich voordoen in het kader van paragraaf 2/1.”

Art. 25

Deze wet treedt in werking de tiende dag volgend op de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad, met uitzondering van:

1° de artikelen 5, 6, 15 en 19 die in werking treden op 1 januari 2019;

2° artikel 7 dat in werking treedt op 1 juni 2019.

au paragraphe 5, alinéa 1^{er}, 1° à 9°. Il vérifie notamment si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats.”

Art. 22

L'article 62, § 5, alinéa 1^{er}, du même code, modifié en dernier lieu par la loi du 23 novembre 2017, est complété par les 7°, 8° et 9° rédigés comme suit:

“7° la gestion du trafic;

8° la planification du renouvellement et l'entretien programmé ou non programmé;

9° le respect des exigences énoncées aux articles 4/2/1, 26/1 et 26/2.”

Art. 23

Dans l'article 63, § 3 du même code, modifié en dernier lieu par la loi du 23 novembre 2017, les mots “conformément aux articles 64 et 65,” sont abrogés.

Art. 24

À l'article 66/4 du même code, inséré par la loi du 15 juin 2015, les modifications suivantes sont apportées:

1° il est inséré un paragraphe 2/1 rédigé comme suit:

“§ 2/1. Lorsque des questions concernant un service international nécessitent des décisions de la part de l'organe de contrôle et d'un organe de contrôle d'un autre État membre, l'organe de contrôle propose à son homologue de coopérer dans le cadre de la préparation de leur décision respective.”;

2° le paragraphe 8 est complété par la phrase suivante:

“Ces principes et pratiques communs comprennent des dispositions pour le règlement de litiges qui surviennent dans le cadre du paragraphe 2/1.”

Art. 25

La présente loi entre en vigueur le dixième jour suivant sa publication au Moniteur belge, à l'exception

1° des articles 5, 6, 15 et 19 qui entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2019;

2° de l'article 7 qui entre en vigueur le 1^{er} juin 2019.

Bijlage aan de wet van ... tot wijziging van de Spoorcodex

Bijlage 26 aan de Spoorcodex

Bijlage 26

Verklaring van afwezigheid van belangenconflicten

Ik, ondergetekende..... (voornaam, naam),
verklaar me niet in een belangenconflictsituatie te bevinden in de betekenis zoals gedefinieerd
in artikel 4/2/1. § 1, tweede lid, van de Spoorcodex.

Art. 4/2/1. § 1. De leden van de raad van bestuur van de infrastructuurbeheerder, de leden van het directiecomité, de personen verantwoordelijk voor het nemen van beslissingen over de essentiële functies, verkeersbeheer en onderhoudsplanning handelen op niet-discriminerende wijze en hun onpartijdigheid mag door geen enkel belangenconflict worden aangetast. Hiervoor stellen ze bij hun indiensttreding een verklaring van afwezigheid van belangenconflicten op dat zij bezorgen aan het toezichthoudende orgaan en waarvan het model in bijlage is opgenomen.

Eenzelfde persoon kan niet gelijktijdig:

1° lid zijn van de raad van bestuur en/of lid van het directiecomité van een infrastructuurbeheerder en lid van de raad van bestuur en/of van het directiecomité van een spoorwegonderneming;

2° verantwoordelijk zijn voor het nemen van beslissingen over de essentiële functies, verkeersbeheer en onderhoudsplanning en lid van de raad van bestuur en/of van het directiecomité van een spoorwegonderneming.

Annexe à la loi du ... modifiant le Code ferroviaire

Annexe 26 au Code ferroviaire

Annexe 26

Déclaration relative aux conflits d'intérêts

Je, soussigné(e).....(prénom, nom),
déclare ne pas me trouver dans une situation de conflit d'intérêt dans le sens de celle qui est
définie à l'article 4/2/1, § 1^{er}, alinéa 2, du Code ferroviaire.

Art. 4/2/1. § 1er. Les membres du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, les membres du comité de direction, les personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles, de gestion du trafic et de planification de l'entretien agissent de manière non discriminatoire et leur impartialité ne peut être affectée par aucun conflit d'intérêts. A cet effet, ils établissent lors de leur entrée en fonction une déclaration d'absence de conflit d'intérêts qu'ils transmettent à l'organe de contrôle et dont le modèle est repris en annexe.

Une même personne ne peut être concomitamment :

1° membre du conseil d'administration et/ou membre du comité de direction d'un gestionnaire de l'infrastructure et membre du conseil d'administration et/ou du comité de direction d'une entreprise ferroviaire ;

2° chargée de prendre des décisions sur les fonctions essentielles, de gestion du trafic et de planification de l'entretien et membre du conseil d'administration et/ou du comité de direction d'une entreprise ferroviaire.

Regelgevingsimpactanalyse

RiA-AiR

- :: Vul het formulier bij voorkeur online in ria-air.fed.be
- :: Contacteer de helpdesk indien nodig ria-air@premier.fed.be
- :: Raadpleeg de handleiding, de FAQ, enz. www.veroeenvoudiging.be

Beschrijvende fiche

Auteur .a.

Bevoegd regeringslid	François BELLOT, Minister van Mobiliteit
Contactpersoon beleidscel (Naam, E-mail, Tel. Nr.)	Lucie DEMARET, lucie.demaret@bellot.fed.be
Overheidsdienst	FOD Mobiliteit en Vervoer
Contactpersoon overheidsdienst (Naam, E-mail, Tel. Nr.)	Jérémy VOGLAIRE, jeremy.voglair.mobilite.fgov.be

Ontwerp .b.

Titel van het ontwerp van regelgeving	Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex
Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, ...), de beoogde doelen van uitvoering.	Dit voorontwerp van wet strekt tot omzetting van de richtlijn 2016/2370 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van Richtlijn 2012/34, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur
Impactanalyses reeds uitgevoerd	☐ Ja Indien ja, gelieve een kopie bij te voegen of de referentie van het document te vermelden: __ ☒ Nee

Raadpleging over het ontwerp van regelgeving .c.

Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen:	Advies IF, Akkoord Minister van Begroting, betrekken van de gewestregeringen, advies Raad van State
--	---

Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren .d.

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en contactpersonen:	FOD Mobiliteit en Vervoer
--	---------------------------

Datum van beëindiging van de impactanalyse .e.

18/04/2018

Welke impact heeft het ontwerp van regelgeving op deze 21 thema's?



Een ontwerp van regelgeving zal meestal slechts impact hebben op enkele thema's.

Een niet-exhaustieve lijst van trefwoorden is gegeven om de inschatting van elk thema te vergemakkelijken.

Indien er een **positieve en/of negatieve impact** is, leg deze uit (gebruik indien nodig trefwoorden) en vermeld welke maatregelen worden genomen om de eventuele negatieve effecten te verlichten/te compenseren.

Voor de thema's **3, 10, 11** en **21**, worden meer gedetailleerde vragen gesteld.

Raadpleeg de [handleiding](#) of contacteer de helpdesk ria-air@premier.fed.be indien u vragen heeft.

Kansarmoedebestrijding .1.

Menswaardig minimuminkomen, toegang tot kwaliteitsvolle diensten, schuldenoverlast, risico op armoede of sociale uitsluiting (ook bij minderjarigen), ongeletterdheid, digitale kloof.

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact



Leg uit.

☒ Geen impact

--

Gelijke Kansen en sociale cohesie .2.

Non-discriminatie, gelijke behandeling, toegang tot goederen en diensten, toegang tot informatie, tot onderwijs en tot opleiding, loonkloof, effectiviteit van burgerlijke, politieke en sociale rechten (in het bijzonder voor kwetsbare bevolkingsgroepen, kinderen, ouderen, personen met een handicap en minderheden).

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact



Leg uit.

☒ Geen impact

--

Gelijkheid van vrouwen en mannen .3.

Toegang van vrouwen en mannen tot bestaansmiddelen: inkomen, werk, verantwoordelijkheden, gezondheid/zorg/welzijn, veiligheid, opleiding/kennis/vorming, mobiliteit, tijd, vrije tijd, etc.

Uitoefening door vrouwen en mannen van hun fundamentele rechten: burgerlijke, sociale en politieke rechten.

1. Op welke personen heeft het ontwerp (rechtstreeks of onrechtstreeks) een impact en wat is de naar geslacht uitgesplitste samenstelling van deze groep(en) van personen?

Indien geen enkele persoon betrokken is, leg uit waarom.

Dit voorontwerp richt zich tot ondernemingen die actief zijn in de sector van het spoorvervoer.



Indien er personen betrokken zijn, beantwoord dan vraag 2.

2. Identificeer de eventuele verschillen in de respectieve situatie van vrouwen en mannen binnen de materie waarop het ontwerp van regelgeving betrekking heeft.

--



Indien er verschillen zijn, beantwoord dan vragen 3 en 4.

3. Beperken bepaalde van deze verschillen de toegang tot bestaansmiddelen of de uitoefening van fundamentele rechten van vrouwen of mannen (problematische verschillen)? [J/N] > Leg uit

--

4. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de gelijkheid van vrouwen en mannen, rekening houdend met de voorgaande antwoorden?

--



Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan vraag 5.

5. Welke maatregelen worden genomen om de negatieve impact te verlichten / te compenseren?

--

Gezondheid .4.

Toegang tot kwaliteitsvolle gezondheidszorg, efficiëntie van het zorgaanbod, levensverwachting in goede gezondheid, behandelingen van chronische ziekten (bloedvatenziekten, kankers, diabetes en chronische ademhalingsziekten), gezondheidsdeterminanten (sociaaleconomisch niveau, voeding, verontreiniging), levenskwaliteit.

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact


Leg uit.

☒ Geen impact

--

Werkgelegenheid .5.

Toegang tot de arbeidsmarkt, kwaliteitsvolle banen, werkloosheid, zwartwerk, arbeids- en ontslagomstandigheden, loopbaan, arbeidstijd, welzijn op het werk, arbeidsongevallen, beroepsziekten, evenwicht privé- en beroepsleven, gepaste verloning, mogelijkheid tot beroepsopleiding, collectieve arbeidsverhoudingen.

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact


Leg uit.

☒ Geen impact

--

Consumptie- en productiepatronen .6.

Prijstabiliteit of -voorzienbaarheid, inlichting en bescherming van de consumenten, doeltreffend gebruik van hulpbronnen, evaluatie en integratie van (sociale- en milieu-) externaliteiten gedurende de hele levenscyclus van de producten en diensten, beheerpatronen van organisaties.

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact


Leg uit.

☒ Geen impact

--

Economische ontwikkeling .7.

Oprichting van bedrijven, productie van goederen en diensten, arbeidsproductiviteit en productiviteit van hulpbronnen/grondstoffen, competitiviteitsfactoren, toegang tot de markt en tot het beroep, markttransparantie, toegang tot overheidsopdrachten, internationale handels- en financiële relaties, balans import/export, ondergrondse economie, bevoorradingszekerheid van zowel energiebronnen als minerale en organische hulpbronnen.

☒ Positieve impact

☐ Negatieve impact


Leg uit.

☐ Geen impact

Dit voorontwerp van wet beoogt meer bepaald om de markt van het binnenlands reizigersvervoer van open te stellen voor concurrentie, met als einddoelstelling de competitiviteit van deze transportmodus te verhogen.

Investerings .8.

Investerings in fysiek (machines, voertuigen, infrastructuur), technologisch, intellectueel (software, onderzoek en ontwikkeling) en menselijk kapitaal, nettoinvesteringcijfer in procent van het bbp.

☒ Positieve impact

☐ Negatieve impact


Leg uit.

☐ Geen impact

De verhoging van de competitiviteit van het spoorvervoer heeft als bedoeling investeerders aan te trekken.

Onderzoek en ontwikkeling .9.

Mogelijkheden betreffende onderzoek en ontwikkeling, innovatie door de invoering en de verspreiding van nieuwe productiemethodes, nieuwe ondernemingspraktijken of nieuwe producten en diensten, onderzoeks- en ontwikkelingsuitgaven.

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact


Leg uit.

☒ Geen impact

--

Kmo's .10.

Impact op de ontwikkeling van de kmo's.

1. Welke ondernemingen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken?

Beschrijf de sector(en), het aantal ondernemingen, het % kmo's (< 50 werknemers), waaronder het % micro-ondernemingen (< 10 werknemers).

Indien geen enkele onderneming betrokken is, leg uit waarom.

[Dit voorontwerp heeft betrekking op spoorwegondernemingen.](#)

↓ Indien er kmo's betrokken zijn, beantwoord dan vraag 2.

2. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de kmo's.
N.B. De impact op de administratieve lasten moet bij thema 11 gedetailleerd worden.

--

↓ Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan vragen 3 tot 5.

3. Is deze impact verhoudingsgewijs zwaarder voor de kmo's dan voor de grote ondernemingen? [J/N] > Leg uit

--

4. Staat deze impact in verhouding tot het beoogde doel? [J/N] > Leg uit

--

5. Welke maatregelen worden genomen om deze negatieve impact te verlichten / te compenseren?

--

Administratieve lasten .11.

Verlaging van de formaliteiten en administratieve verplichtingen die direct of indirect verbonden zijn met de uitvoering, de naleving en/of de instandhouding van een recht, een verbod of een verplichting.

↓ Indien burgers (zie thema 3) en/of ondernemingen (zie thema 10) betrokken zijn, beantwoord dan volgende vragen.

1. Identificeer, per betrokken doelgroep, de nodige formaliteiten en verplichtingen voor de toepassing van de regelgeving. Indien er geen enkele formaliteiten of verplichtingen zijn, leg uit waarom.

a. /

b. [Dit voorontwerp verhoogt de administratieve last doordat het in hoofde van de betrokken personen \(bestuurders, directeuren van spoorweginfrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen\) voorziet in de verplichting tot het invullen van een verklaring van afwezigheid van belangenconflict.](#)

↓ Indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in de huidige* regelgeving, beantwoord dan vragen 2a tot 4a.

↓ Indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in het ontwerp van regelgeving**, beantwoord dan vragen 2b tot 4b.

2. Welke documenten en informatie moet elke betrokken doelgroep verschaffen?

a. --*

b. [Verklaring van afwezigheid van belangenconflict.](#)

3. Hoe worden deze documenten en informatie, per betrokken doelgroep, ingezameld?

a. --*

b. [Neerlegging bij het Toezichthoudende orgaan.](#)

4. Welke is de periodiciteit van de formaliteiten en verplichtingen, per betrokken doelgroep?

a. --*

b. [Bij het begin van het mandaat.](#)

5. Welke maatregelen worden genomen om de eventuele negatieve impact te verlichten / te compenseren?

--

Energie .12.

Energiemix (koolstofarm, hernieuwbaar, fossiel), gebruik van biomassa (hout, biobrandstoffen), energie-efficiëntie, energieverbruik van de industrie, de dienstensector, de transportsector en de huishoudens, bevoorradingszekerheid, toegang tot energiediensten en -goederen.

☐ Positieve impact☐ Negatieve impact

Leg uit.

☒ Geen impact

--

Mobiliteit .13.

Transportvolume (aantal afgelegde kilometers en aantal voertuigen), aanbod van gemeenschappelijk personenvervoer, aanbod van wegen, sporen en zee- en binnenvaart voor goederenvervoer, verdeling van de vervoerswijzen (modal shift), veiligheid, verkeersdichtheid.

☒ Positieve impact☐ Negatieve impact

Leg uit.

☐ Geen impact

De openstelling voor concurrentie waarin dit voorontwerp voorziet, poogt de competitiviteit van het spoor in vergelijking met de andere vervoersmodi te verhogen.

Voeding .14.

Toegang tot veilige voeding (kwaliteitscontrole), gezonde en voedzame voeding, verspilling, eerlijke handel.

☐ Positieve impact☐ Negatieve impact

Leg uit.

☒ Geen impact

--

Klimaatverandering .15.

Uitstoot van broeikasgassen, aanpassingsvermogen aan de gevolgen van de klimaatverandering, veerkracht, energie overgang, hernieuwbare energiebronnen, rationeel energiegebruik, energie-efficiëntie, energieprestaties van gebouwen, winnen van koolstof.

☐ Positieve impact☐ Negatieve impact

Leg uit.

☒ Geen impact

--

Natuurlijke hulpbronnen .16.

Efficiënt beheer van de hulpbronnen, recyclage, hergebruik, waterkwaliteit en -consumptie (oppervlakte- en grondwater, zeeën en oceanen), bodemkwaliteit en -gebruik (verontreiniging, organisch stofgehalte, erosie, drooglegging, overstromingen, verdichting, fragmentatie), ontbossing.

☐ Positieve impact☐ Negatieve impact

Leg uit.

☒ Geen impact

--

Buiten- en binnenlucht .17.

Luchtqualiteit (met inbegrip van de binnenlucht), uitstoot van verontreinigende stoffen (chemische of biologische agentia: methaan, koolwaterstoffen, oplosmiddelen, SOX, NOX, NH3), fijn stof.

☐ Positieve impact☐ Negatieve impact

Leg uit.

☒ Geen impact

--

Biodiversiteit .18.

Graad van biodiversiteit, stand van de ecosystemen (herstelling, behoud, valorisatie, beschermde zones), verandering en fragmentatie van de habitatten, biotechnologieën, uitvindingsoctrooien in het domein van de biologie, gebruik van genetische hulpbronnen, diensten die de ecosystemen leveren (water- en luchtzuivering, enz.), gedomesticeerde of gecultiveerde soorten, invasieve uitheemse soorten, bedreigde soorten.

☐ Positieve impact☐ Negatieve impact

Leg uit.

☒ Geen impact

--

Hinder .19.

Geluids-, geur- of visuele hinder, trillingen, ioniserende, niet-ioniserende en elektromagnetische stralingen, lichtoverlast.

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact


Leg uit.

☒ Geen impact
Overheid .20.

Democratische werking van de organen voor overleg en beraadslaging, dienstverlening aan gebruikers, klachten, beroep, protestbewegingen, wijze van uitvoering, overheidsinvesteringen.

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact


Leg uit.

☒ Geen impact
Beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling .21.

Inachtneming van de onbedoelde neveneffecten van de Belgische beleidsmaatregelen op de belangen van de ontwikkelingslanden.

1. Identificeer de eventuele rechtstreekse of onrechtstreekse impact van het ontwerp op de ontwikkelingslanden op het vlak van:

- | | |
|--|---|
| ☐ voedselveiligheid | ☐ inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie) |
| ☐ gezondheid en toegang tot geneesmiddelen | ☐ mobiliteit van personen |
| ☐ waardig werk | ☐ leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling) |
| ☐ lokale en internationale handel | ☐ vrede en veiligheid |

Indien er geen enkel ontwikkelingsland betrokken is, leg uit waarom.

[Geen enkel ontwikkelingsland is betrokken.](#)



Indien er een positieve en/of negatieve impact is, beantwoord dan vraag 2.



2. Verduidelijk de impact per regionale groepen of economische categorieën (eventueel landen oplijsten). [Zie bijlage](#)



Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan vraag 3.

3. Welke maatregelen worden genomen om de negatieve impact te verlichten / te compenseren?

Analyse d'impact de la réglementation

RiA-AiR

- :: Remplissez de préférence le formulaire en ligne ria-air.fed.be
- :: Contactez le Helpdesk si nécessaire ria-air@premier.fed.be
- :: Consultez le manuel, les FAQ, etc. www.simplification.be

Fiche signalétique

Auteur .a.

Membre du Gouvernement compétent	François BELLOT, Ministre de la Mobilité
Contact cellule stratégique (nom, email, tél.)	Lucie DEMARET, lucie.demaret@bellot.fed.be
Administration compétente	SPF Mobilité et Transports
Contact administration (nom, email, tél.)	Jérémy VOGLAIRE, jeremy.voglaire@mobilite.fgov.be

Projet .b.

Titre du projet de réglementation	Avant-projet de loi modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire	
Description succincte du projet de réglementation en mentionnant l'origine réglementaire (traités, directive, accord de coopération, actualité, ...), les objectifs poursuivis et la mise en œuvre.	Le présent avant-projet de loi vise à transposer la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire	
Analyses d'impact déjà réalisées	☐ Oui ☒ Non	Si oui, veuillez joindre une copie ou indiquer la référence du document : __

Consultations sur le projet de réglementation .c.

Consultations obligatoires, facultatives ou informelles :	Avis IF, Accord budget, association des régions, avis du Conseil d'Etat
---	---

Sources utilisées pour effectuer l'analyse d'impact .d.

Statistiques, documents de référence, organisations et personnes de référence :	SPF Mobilité et Transports
---	----------------------------

Date de finalisation de l'analyse d'impact .e.

18/04/2018

Quel est l'impact du projet de réglementation sur ces 21 thèmes ?



Un projet de réglementation aura généralement des impacts sur un nombre limité de thèmes.

Une liste non-exhaustive de mots-clés est présentée pour faciliter l'appréciation de chaque thème.

S'il y a des **impacts positifs et / ou négatifs**, **expliquez-les** (sur base des mots-clés si nécessaire) et **indiquez** les mesures prises pour alléger / compenser les éventuels impacts négatifs.

Pour les thèmes **3, 10, 11 et 21**, des questions plus approfondies sont posées.

Consultez le [manuel](#) ou contactez le helpdesk ria-air@premier.fed.be pour toute question.

Lutte contre la pauvreté .1.

Revenu minimum conforme à la dignité humaine, accès à des services de qualité, surendettement, risque de pauvreté ou d'exclusion sociale (y compris chez les mineurs), illettrisme, fracture numérique.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif



Expliquez.

☒ Pas d'impact

Égalité des chances et cohésion sociale .2.

Non-discrimination, égalité de traitement, accès aux biens et services, accès à l'information, à l'éducation et à la formation, écart de revenu, effectivité des droits civils, politiques et sociaux (en particulier pour les populations fragilisées, les enfants, les personnes âgées, les personnes handicapées et les minorités).

☐ Impact positif

☐ Impact négatif



Expliquez.

☒ Pas d'impact

Égalité entre les femmes et les hommes .3.

Accès des femmes et des hommes aux ressources : revenus, travail, responsabilités, santé/soins/bien-être, sécurité, éducation/savoir/formation, mobilité, temps, loisirs, etc.

Exercice des droits fondamentaux par les femmes et les hommes : droits civils, sociaux et politiques.

1. Quelles personnes sont directement et indirectement concernées par le projet et quelle est la composition sexuée de ce(s) groupe(s) de personnes ?

Si aucune personne n'est concernée, expliquez pourquoi.

[Le présent avant-projet s'adresse à des entreprises actives dans le secteur du transport ferroviaire.](#)



Si des personnes sont concernées, répondez à la question 2.

2. Identifiez les éventuelles différences entre la situation respective des femmes et des hommes dans la matière relative au projet de réglementation.



S'il existe des différences, répondez aux questions 3 et 4.

3. Certaines de ces différences limitent-elles l'accès aux ressources ou l'exercice des droits fondamentaux des femmes ou des hommes (différences problématiques) ? [O/N] > expliquez



4. Compte tenu des réponses aux questions précédentes, identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur l'égalité des femmes et les hommes ?



S'il y a des impacts négatifs, répondez à la question 5.

5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les impacts négatifs ?

Santé .4.

Accès aux soins de santé de qualité, efficacité de l'offre de soins, espérance de vie en bonne santé, traitements des maladies chroniques (maladies cardiovasculaires, cancers, diabètes et maladies respiratoires chroniques), déterminants de la santé (niveau socio-économique, alimentation, pollution), qualité de la vie.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif  Expliquez. ☒ Pas d'impact

--

Emploi .5.

Accès au marché de l'emploi, emplois de qualité, chômage, travail au noir, conditions de travail et de licenciement, carrière, temps de travail, bien-être au travail, accidents de travail, maladies professionnelles, équilibre vie privée - vie professionnelle, rémunération convenable, possibilités de formation professionnelle, relations collectives de travail.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif  Expliquez. ☒ Pas d'impact

--

Modes de consommation et production .6.

Stabilité/prévisibilité des prix, information et protection du consommateur, utilisation efficace des ressources, évaluation et intégration des externalités (environnementales et sociales) tout au long du cycle de vie des produits et services, modes de gestion des organisations.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif  Expliquez. ☒ Pas d'impact

--

Développement économique .7.

Création d'entreprises, production de biens et de services, productivité du travail et des ressources/matières premières, facteurs de compétitivité, accès au marché et à la profession, transparence du marché, accès aux marchés publics, relations commerciales et financières internationales, balance des importations/exportations, économie souterraine, sécurité d'approvisionnement des ressources énergétiques, minérales et organiques.

☒ Impact positif ☐ Impact négatif  Expliquez. ☐ Pas d'impact

Le présent avant-projet de loi vise notamment à ouvrir à la concurrence le marché du transport intérieur de voyageurs, ce qui a pour but final d'accroître la compétitivité de ce mode de transport.

Investissements .8.

Investissements en capital physique (machines, véhicules, infrastructures), technologique, intellectuel (logiciel, recherche et développement) et humain, niveau d'investissement net en pourcentage du PIB.

☒ Impact positif ☐ Impact négatif  Expliquez. ☐ Pas d'impact

L'accroissement de la compétitivité du transport ferroviaire vise à attirer les investisseurs.

Recherche et développement .9.

Opportunités de recherche et développement, innovation par l'introduction et la diffusion de nouveaux modes de production, de nouvelles pratiques d'entreprises ou de nouveaux produits et services, dépenses de recherche et de développement.

☐ Impact positif ☐ Impact négatif  Expliquez. ☒ Pas d'impact

--

PME .10.

Impact sur le développement des PME.

1. Quelles entreprises sont directement et indirectement concernées par le projet ?
Détaillez le(s) secteur(s), le nombre d'entreprises, le % de PME (< 50 travailleurs) dont le % de micro-entreprise (< 10 travailleurs).
Si aucune entreprise n'est concernée, expliquez pourquoi.

Le présent avant-projet concerne des entreprises ferroviaires.

↓ Si des PME sont concernées, répondez à la question 2.

2. Identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur les PME.
N.B. les impacts sur les charges administratives doivent être détaillés au thème 11

--

↓ S'il y a un impact négatif, répondez aux questions 3 à 5.

3. Ces impacts sont-ils proportionnellement plus lourds sur les PME que sur les grandes entreprises ? [O/N] > expliquez
--
4. Ces impacts sont-ils proportionnels à l'objectif poursuivi ? [O/N] > expliquez
--
5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les impacts négatifs ?
--

Charges administratives .11.

Réduction des formalités et des obligations administratives liées directement ou indirectement à l'exécution, au respect et/ou au maintien d'un droit, d'une interdiction ou d'une obligation.

↓ Si des citoyens (cf. thème 3) et/ou des entreprises (cf. thème 10) sont concernés, répondez aux questions suivantes.

1. Identifiez, par groupe concerné, les formalités et les obligations nécessaires à l'application de la réglementation.
S'il n'y a aucune formalité ou obligation, expliquez pourquoi.
 - a. /
 - b. Le présent avant-projet augmente la charge administrative dans la mesure où il prévoit dans le chef des personnes concernées (administrateurs, directeurs des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires) l'obligation de remplir une déclaration d'absence de conflit d'intérêt.

↓ S'il y a des formalités et des obligations dans la réglementation actuelle*, répondez aux questions 2a à 4a.

↓ S'il y a des formalités et des obligations dans la réglementation en projet**, répondez aux questions 2b à 4b.

2. Quels documents et informations chaque groupe concerné doit-il fournir ?
 - a. --*
 - b. Déclaration d'absence de conflit d'intérêt.
3. Comment s'effectue la récolte des informations et des documents, par groupe concerné ?
 - a. --*
 - b. Dépôt auprès de l'organe de contrôle.
4. Quelles est la périodicité des formalités et des obligations, par groupe concerné ?
 - a. --*
 - b. Au début du mandat.
5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les éventuels impacts négatifs ?
--

Énergie .12.

Mix énergétique (bas carbone, renouvelable, fossile), utilisation de la biomasse (bois, biocarburants), efficacité énergétique, consommation d'énergie de l'industrie, des services, des transports et des ménages, sécurité d'approvisionnement, accès aux biens et services énergétiques.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif

 Expliquez.

☒ Pas d'impact
Mobilité .13.

Volume de transport (nombre de kilomètres parcourus et nombre de véhicules), offre de transports collectifs, offre routière, ferroviaire, maritime et fluviale pour les transports de marchandises, répartitions des modes de transport (modal shift), sécurité, densité du trafic.

☒ Impact positif

☐ Impact négatif

 Expliquez.

☐ Pas d'impact

L'ouverture à la concurrence prévue par le présent avant-projet de loi tend à accroître la compétitivité du rail par rapport aux autres modes de transport.

Alimentation .14.

Accès à une alimentation sûre (contrôle de qualité), alimentation saine et à haute valeur nutritionnelle, gaspillages, commerce équitable.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif

 Expliquez.

☒ Pas d'impact
Changements climatiques .15.

Émissions de gaz à effet de serre, capacité d'adaptation aux effets des changements climatiques, résilience, transition énergétique, sources d'énergies renouvelables, utilisation rationnelle de l'énergie, efficacité énergétique, performance énergétique des bâtiments, piégeage du carbone.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif

 Expliquez.

☒ Pas d'impact
Ressources naturelles .16.

Gestion efficace des ressources, recyclage, réutilisation, qualité et consommation de l'eau (eaux de surface et souterraines, mers et océans), qualité et utilisation du sol (pollution, teneur en matières organiques, érosion, assèchement, inondations, densification, fragmentation), déforestation.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif

 Expliquez.

☒ Pas d'impact
Air intérieur et extérieur .17.

Qualité de l'air (y compris l'air intérieur), émissions de polluants (agents chimiques ou biologiques : méthane, hydrocarbures, solvants, SOx, NOx, NH3), particules fines.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif

 Expliquez.

☒ Pas d'impact
Biodiversité .18.

Niveaux de la diversité biologique, état des écosystèmes (restauration, conservation, valorisation, zones protégées), altération et fragmentation des habitats, biotechnologies, brevets d'invention sur la matière biologique, utilisation des ressources génétiques, services rendus par les écosystèmes (purification de l'eau et de l'air, ...), espèces domestiquées ou cultivées, espèces exotiques envahissantes, espèces menacées.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif

 Expliquez.

☒ Pas d'impact

Nuisances .19.

Nuisances sonores, visuelles ou olfactives, vibrations, rayonnements ionisants, non ionisants et électromagnétiques, nuisances lumineuses.

☐ Impact positif☐ Impact négatif

↓ Expliquez.

☒ Pas d'impact**Autorités publiques .20.**

Fonctionnement démocratique des organes de concertation et consultation, services publics aux usagers, plaintes, recours, contestations, mesures d'exécution, investissements publics.

☐ Impact positif☐ Impact négatif

↓ Expliquez.

☒ Pas d'impact**Cohérence des politiques en faveur du développement .21.**

Prise en considération des impacts involontaires des mesures politiques belges sur les intérêts des pays en développement.

1. Identifiez les éventuels impacts directs et indirects du projet sur les pays en développement dans les domaines suivants :

o sécurité alimentaire

o santé et accès aux médicaments

o travail décent

o commerce local et international

o revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation)

o mobilité des personnes

o environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre)

o paix et sécurité

Expliquez si aucun pays en développement n'est concerné.

[Aucun pays en développement n'est concerné.](#)

↓ S'il y a des impacts positifs et/ou négatifs, répondez à la question 2.

2. Précisez les impacts par groupement régional ou économique (lister éventuellement les pays). Cf. manuel

↓ S'il y a des impacts négatifs, répondez à la question 3.

3. Quelles mesures sont prises pour les alléger / compenser les impacts négatifs ?

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 63.901/2/V VAN 27 AUGUSTUS 2018**

Op 12 juli 2018 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen verzocht binnen een termijn van dertig dagen van rechtswege¹ verlengd tot 28 augustus 2018 een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet “tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex”.

Het voorontwerp is door de tweede vakantiekamer onderzocht op 27 augustus 2018. De kamer was samengesteld uit Pierre Vandernoot, kamervoorzitter, Luc Detroux en Patrick Ronvaux, staatsraden, Christian Behrendt, assessor, en Béatrice Drapier, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Wanda Vogel, staatsraad.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 27 augustus 2018.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten “op de Raad van State”, gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp,^{2†} de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

ALGEMENE OPMERKING

Het voorontwerp strekt ertoe in de Spoorcodex de wijzigingen aan te brengen die nodig zijn voor de omzetting van richtlijn 2016/2370/EU van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 “tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur”.

¹ * Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, *in fine*, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat deze termijn van rechtswege verlengd wordt met vijftien dagen wanneer hij begint te lopen tussen 15 juli en 31 juli of wanneer hij verstrijkt tussen 15 juli en 15 augustus.

² † Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere normen verstaan.

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 63.901/2/V DU 27 AOÛT 2018**

Le 12 juillet 2018, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges à communiquer un avis, dans un délai de trente jours prorogé de plein droit¹ jusqu'au 28 août 2018, sur un avant-projet de loi “modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire”.

L'avant-projet a été examiné par la deuxième chambre des vacances le 27 août 2018. La chambre était composée de Pierre Vandernoot, président de chambre, Luc Detroux et Patrick Ronvaux, conseillers d'État, Christian Behrendt, assesseur, et Béatrice Drapier, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves Chauffoureaux, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Wanda Vogel, conseiller d'État.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 27 août 2018.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois “sur le Conseil d'État”, coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet^{2†}, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

OBSERVATION GÉNÉRALE

L'avant-projet tend à apporter au Code ferroviaire les modifications que nécessite la transposition de la directive n° 2016/2370/UE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 “modifiant la directive n° 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire”.

¹ * Ce délai résulte de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, *in fine*, des lois “sur le Conseil d'État”, coordonnées le 12 janvier 1973 qui précise que ce délai est prolongé de plein droit de quinze jours lorsqu'il prend cours du 15 juillet au 31 juillet ou lorsqu'il expire entre le 15 juillet et le 15 août.

² † S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par “fondement juridique” la conformité aux normes supérieures.

In de memorie van toelichting en in de bespreking van de artikelen die door de gemachtigde ambtenaar overgezonden zijn, wordt uiteengezet welke bepalingen of onderverdelingen van bepalingen van de voornoemde richtlijn bij elke bepaling van het voorontwerp omgezet worden. Die informatie is samengevat in een omzettingstabel.

Teneinde na te gaan of het om een volledige en adequate omzetting gaat, moet door de steller van het voorontwerp evenwel ook een tabel opgesteld worden die de omzetting in omgekeerde zin weergeeft en die moet bij de memorie van toelichting gevoegd worden. Voor elke bepaling van de richtlijn die omgezet wordt, vermeldt die tabel hetzij de bepaling van het voorontwerp die voor de omzetting van de richtlijn bepaling zorgt, hetzij de reden waarom de richtlijn bepaling niet bij het voorontwerp omgezet wordt.³

Bij het opstellen van die tabel die de omzetting in omgekeerde zin weergeeft, zal inzonderheid nagegaan moeten worden of de correcte omzetting van de volgende bepalingen van richtlijn 2016/2370/EU geen aanvulling van het dispositief van het voorontwerp vereist:

– artikel 1, 2), b) en c), waarbij artikel 3 van richtlijn 2012/34/EU gewijzigd wordt;

– artikel 1, 4), waarbij artikel 7, lid 3, meer bepaald de *litterae* c) en d) ervan, in richtlijn 2012/34/EU ingevoegd worden;

– artikel 1, 8), waarbij een artikel 11*bis* en een artikel 13*bis* in richtlijn 2012/34/EU ingevoegd worden;

– artikel 1, 14), c), waarbij een lid 9 in artikel 56 van richtlijn 2012/34/EU ingevoegd wordt.

Onder voorbehoud van die algemene opmerking worden de volgende bijzondere opmerkingen geformuleerd.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Dispositief

Artikel 3

In de Franse tekst van het ontworpen artikel 3, 79°, van de Spoorcodex (artikel 3, 2°, van het voorontwerp) dient het woord “*réaménagement*” vervangen te worden door het woord “*modernisation*” teneinde dichter bij de terminologie te blijven die in artikel 1, 2), b), van richtlijn 2016/2370/EU gebruikt wordt.

Artikel 4

In het ontworpen artikel 4/2/1, § 1, eerste lid, van de Spoorcodex (artikel 4 van het voorontwerp) dient gepreciseerd te worden dat naar bijlage 28 (van de codex) verwezen wordt.

³ Inzonderheid voor de bepalingen waarvoor geen omzetting of niet noodzakelijk een omzetting vereist is, of die een reeds bestaande internrechtelijke norm al omgezet heeft of die bij een andere normatieve tekst omgezet zullen worden.

L'exposé des motifs et le commentaire des articles transmis par le fonctionnaire délégué exposent quelles sont les dispositions ou subdivisions de dispositions de la directive précitée que transpose chaque disposition de l'avant-projet. Un tableau de transposition résume cette information.

L'examen du caractère complet et adéquat de la transposition opérée exige cependant que soit également établi par son auteur et joint à l'exposé des motifs, un tableau de transposition inverse, qui identifie, pour chacune des dispositions de la directive transposée, soit la disposition de l'avant-projet qui en assure la transposition, soit le motif de l'absence de transposition par l'avant-projet³.

Lors de l'établissement de ce tableau inverse, il conviendra notamment de vérifier si la transposition correcte des dispositions suivantes de la directive n° 2016/2370/UE n'exige pas de compléter le dispositif de l'avant-projet:

– l'article 1^{er}, 2), b) et c), modifiant l'article 3 de la directive n° 2012/34/UE;

– l'article 1^{er}, 4), insérant l'article 7, paragraphe 3, spécialement ses *litterae* c) et d), dans la directive n° 2012/34/UE;

– l'article 1^{er}, 8), insérant des articles 11*bis* et 13*bis* dans la directive n° 2012/34/UE;

– l'article 1^{er}, 14), c), insérant un paragraphe 9 dans l'article 56 de la directive n° 2012/34/UE.

C'est sous la réserve de cette observation générale que les observations particulières suivantes sont formulées.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

Dispositif

Article 3

Dans le texte français de l'article 3, 79°, en projet du Code ferroviaire (article 3, 2°, de l'avant-projet), il convient de remplacer le terme “*réaménagement*” par le terme “*modernisation*” afin de mieux respecter la terminologie utilisée à l'article 1^{er}, 2), b), de la directive n° 2016/2370/UE.

Article 4

À l'article 4/2/1, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, en projet du Code ferroviaire (article 4 de l'avant-projet), il convient de préciser qu'il est fait référence à l'annexe 28 (du Code).

³ Notamment pour les dispositions qui n'appellent pas ou pas nécessairement de transposition, ou dont la transposition est déjà assurée par une norme de droit interne préexistante ou le sera par un autre texte normatif.

Het nummer dat bij het voorontwerp aan die bijlage toegekend wordt, moet tevens gecorrigeerd worden, aangezien in de Spoorcodex reeds een bij de wet van 15 juni 2015 ingevoegde bijlage 26 opgenomen is, evenals een bijlage 27, die bij de wet van 23 november 2017 ingevoegd is.

Artikel 19

Met het oog op de duidelijkheid van de regelgeving zou de eerste zin van de ontworpen bepaling onder 5°, tweede lid, aangevuld moeten worden en, indien dat de bedoeling is, zou daarin gepreciseerd moeten worden dat het toezichthoudende orgaan zelf de vooraf bepaalde criteria vaststelt.

SLOTPMERKING

In de bespreking van artikel 25 van het voorontwerp staat het volgende:

“Bijlage 3 van de Spoorcodex wordt opgeheven om rekening te houden met de nieuwe bijlage VII van de richtlijn 2012/34/EU die onmiddellijk van toepassing is.”

Bijlage VII van richtlijn 2012/34/EU is inderdaad vervangen bij gedelegeerd besluit (EU) 2017/2075 van de Commissie van 4 september 2017 “ter vervanging van bijlage VII bij Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van één Europese spoorwegruiimte”.

Het voorontwerp van wet dat om advies aan de afdeling Wetgeving voorgelegd is, bevat evenwel geen bepaling waar bij bijlage 3 van de Spoorcodex opgeheven wordt.

Het voorontwerp moet op dat punt aangevuld worden en daarbij dient erop toegezien te worden dat ook artikel 33, § 1, ervan dienovereenkomstig gewijzigd wordt.

De griffier,

Béatrice DRAPIER

De voorzitter,

Pierre VANDERNOOT

La numérotation de cette annexe insérée par l'avant-projet sera également corrigée, le Code ferroviaire possédant déjà une annexe 26, insérée par la loi du 15 juin 2015, ainsi qu'une annexe 27, insérée par la loi du 23 novembre 2017.

Article 19

Dans un souci de clarté réglementaire, il conviendrait de compléter la première phrase du 5°, alinéa 2, en projet en précisant, si telle est l'intention, que les critères préétablis le sont par l'organe de contrôle lui-même.

OBSERVATION FINALE

Le commentaire de l'article 25 de l'avant-projet énonce que:

“[L']annexe 3 du code ferroviaire est abrogée afin de tenir compte de la nouvelle annexe VII de la directive 2012/34/UE qui est directement applicable”.

L'annexe VII de la directive n° 2012/34/UE a effectivement été remplacée par la décision déléguée n° (UE) 2017/2075 de la Commission du 4 septembre 2017 “remplaçant l'annexe VII de la directive n° 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen”.

L'avant-projet de loi soumis à l'avis de la section de législation ne comporte cependant pas de disposition abrogeant l'annexe 3 du Code ferroviaire.

Il sera complété sur ce point, en veillant à modifier également son article 33, § 1^{er}, en conséquence.

Le greffier,

Béatrice DRAPIER

Le président,

Pierre VANDERNOOT

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

op de voordracht van de minister van Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Mobiliteit is ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Deze wet beoogt de omzetting van richtlijn 2016/2370 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van richtlijn 2012/34/EU met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur.

Art. 3

In artikel 3 van de Spoorcodex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de bepaling onder 29° wordt vervangen als volgt:

““infrastructuurbeheerder”: een instantie of onderneming die verantwoordelijk is voor de exploitatie, het onderhoud en de vernieuwing van spoorweginfrastructuur op een net, en voor de deelname aan de ontwikkeling ervan overeenkomstig de door de Spoorcodex voorgeschreven regels, en, in voorkomend geval, door de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven in het kader van het algemeen beleid inzake ontwikkeling en financiering van de spoorweginfrastructuur;”;

2° artikel 3 wordt aangevuld met de bepalingen onder 79°, 80° en 81°, luidende:

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

sur la proposition du ministre de la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre de la Mobilité est chargé de présenter en notre nom à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

La présente loi transpose la directive 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

Art. 3

A l'article 3 du Code ferroviaire, modifié en dernier lieu par la loi du 23 novembre 2017, les modifications suivantes sont apportées:

1° le 29° est remplacé par ce qui suit:

““gestionnaire de l'infrastructure”: toute entité ou entreprise chargée de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et responsable de la participation à son développement, conformément aux règles établies par le présent Code et, le cas échéant, par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, dans le cadre de la politique générale en matière de développement et de financement de l'infrastructure ferroviaire;”;

2° l'article 3 est complété par les 79°, 80° et 81°, rédigés comme suit:

“79° “ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur”: de spoornetplanning, de financiële planning en de investeringsplanning alsmede de aanleg en verbetering van de infrastructuur;

80° “onderhoud van de spoorweginfrastructuur”: de werkzaamheden om de staat en de capaciteit van de bestaande infrastructuur te handhaven;

81° “belangenconflict”: een toestand waarin een personeelslid door zichzelf of door een tussenpersoon een persoonlijk voordeel heeft dat de onpartijdige en objectieve uitoefening van zijn ambt kan beïnvloeden of een gewettigde argwaan van zulke invloed kan wekken.”.

Art. 4

In dezelfde Spoorcodex wordt een artikel 4/2/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 4/2/1. § 1. De leden van de raad van bestuur van de infrastructuurbeheerder, de leden van het directiecomité, de personen verantwoordelijk voor het nemen van beslissingen over de essentiële functies, verkeersbeheer en onderhoudsplanning handelen op niet-discriminerende wijze en hun onpartijdigheid mag door geen enkel belangenconflict worden aangetast. Hiervoor stellen ze bij hun indiensttreding een verklaring van afwezigheid van belangenconflicten op dat zij bezorgen aan het toezichthoudende orgaan en waarvan het model in bijlage 28 is opgenomen.

Eenzelfde persoon kan niet gelijktijdig:

1° lid zijn van de raad van bestuur en/of lid van het directiecomité van een infrastructuurbeheerder en lid van de raad van bestuur en/of van het directiecomité van een spoorwegonderneming;

2° verantwoordelijk zijn voor het nemen van beslissingen over de essentiële functies, verkeersbeheer en onderhoudsplanning en lid van de raad van bestuur en/of van het directiecomité van een spoorwegonderneming.

§ 2. Mits er geen belangenconflicten ontstaan en de vertrouwelijkheid van commercieel gevoelige informatie wordt gewaarborgd, kan de infrastructuurbeheerder:

1° functies uitbesteden aan een andere entiteit, op voorwaarde dat deze laatste geen spoorwegonderneming is, geen zeggenschap heeft over een spoorwegonderneming, of niet onder zeggenschap van een spoorwegonderneming staat;

“79° “développement de l’infrastructure ferroviaire”: la planification du réseau, la planification financière et la programmation des investissements, ainsi que la construction et le réaménagement de l’infrastructure;

80° “entretien de l’infrastructure ferroviaire”: les travaux destinés à conserver l’état et les capacités de l’infrastructure existante;

81° “conflit d’intérêts”: une situation dans laquelle une personne a par elle-même ou par personne interposée un intérêt personnel susceptible d’influer sur l’exercice impartial et objectif de ses fonctions ou de créer la suspicion légitime d’une telle influence.”.

Art. 4

Dans le même code, il est inséré un article 4/2/1 rédigé comme suit:

“Art. 4/2/1. § 1^{er}. Les membres du conseil d’administration du gestionnaire de l’infrastructure, les membres du comité de direction, les personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles, de gestion du trafic et de planification de l’entretien agissent de manière non discriminatoire et leur impartialité ne peut être affectée par aucun conflit d’intérêts. A cet effet, ils établissent lors de leur entrée en fonction une déclaration d’absence de conflit d’intérêts qu’ils transmettent à l’organe de contrôle et dont le modèle est repris à l’annexe 28.

Une même personne ne peut être concomitamment:

1° membre du conseil d’administration et/ou membre du comité de direction d’un gestionnaire de l’infrastructure et membre du conseil d’administration et/ou du comité de direction d’une entreprise ferroviaire;

2° chargée de prendre des décisions sur les fonctions essentielles, de gestion du trafic et de planification de l’entretien et membre du conseil d’administration et/ou du comité de direction d’une entreprise ferroviaire.

§ 2. À condition qu’aucun conflit d’intérêts ne survienne et que la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial soit garantie, le gestionnaire de l’infrastructure peut:

1° déléguer des fonctions en les confiant à une entité différente, à condition que celle-ci ne soit pas une entreprise ferroviaire, qu’elle ne contrôle pas une entreprise ferroviaire ou qu’elle ne soit pas contrôlée par une entreprise ferroviaire;

2° de uitvoering van de werkzaamheden en de daarmee verband houdende taken inzake ontwikkeling, onderhoud en vernieuwing van de spoorweginfrastructuur uitbesteden aan spoorwegondernemingen of ondernemingen die zeggenschap over de spoorwegonderneming uitoefenen, of onder zeggenschap van de spoorwegonderneming staan.

De infrastructuurbeheerder behoudt de toezichtsbevoegdheid op en draagt de verantwoordelijkheid voor de uitoefening van de in artikel 3, 29°, omschreven functies en neemt de verantwoordelijkheid hiervoor op zich conform artikel 94.

De functies van de infrastructuurbeheerder kunnen worden uitgeoefend door verschillende infrastructuurbeheerders wanneer zij de artikelen 4/1 tot 4/2/1 naleven en de volledige verantwoordelijkheid op zich nemen voor de uitoefening van de betrokken functies.

§ 3. De infrastructuurbeheerder mag inkomsten uit het beheer van het infrastructuurnet, waaronder overheidsmiddelen, alleen gebruiken voor het financieren van zijn eigen bedrijf, met inbegrip van het afbetalen van leningen. De infrastructuurbeheerder mag deze inkomsten ook gebruiken om dividenden uit te keren aan de eigenaars van de onderneming, waaronder eventuele particuliere aandeelhouders.

De infrastructuurbeheerder verstrekt noch direct noch indirect leningen aan de spoorwegondernemingen.

De spoorwegondernemingen verstrekken noch direct noch indirect leningen aan infrastructuurbeheerder.”

Art. 5

In artikel 5 van dezelfde Spoorcodex, vervangen bij de wet van 15 juni 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de bepaling onder 3°, wordt het woord “internationale” opgeheven;

2° artikel 5 waarvan de bestaande tekst paragraaf 1 zal vormen, wordt aangevuld met een paragraaf 2, luidende:

“§ 2. Wanneer overeenkomstig artikel 62, § 3, eerste lid, 5°, het toezichthoudende orgaan beslist dat de uitoefening van het toegangsrecht bedoeld in artikel 5, 3°, een weerslag zou kunnen hebben op het economisch evenwicht van een openbare dienstcontract, brengt hij

2° déléguer l'exécution de travaux et de tâches connexes concernant le développement, l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire en les confiant à des entreprises ferroviaires ou à des sociétés qui contrôlent l'entreprise ferroviaire ou qui sont contrôlées par l'entreprise ferroviaire.

Le gestionnaire de l'infrastructure conserve le pouvoir de supervision sur l'exercice des fonctions décrites à l'article 3, 29°, et assume la responsabilité à cet égard conformément à l'article 94.

Les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure peuvent être exercées par différents gestionnaires de l'infrastructure dès lors qu'ils respectent les articles 4/1 à 4/2/1 et qu'ils assument la pleine responsabilité de l'exercice des fonctions concernées.

§ 3. Les recettes provenant des activités de gestion du réseau d'infrastructure, y compris les fonds publics, ne peuvent être utilisées par le gestionnaire de l'infrastructure que pour financer ses propres activités, y compris le service de ses emprunts. Le gestionnaire de l'infrastructure peut également utiliser ces recettes pour verser des dividendes aux propriétaires de l'entreprise, parmi lesquels peuvent figurer des actionnaires privés.

Le gestionnaire de l'infrastructure n'accorde pas de prêt aux entreprises ferroviaires, que ce soit directement ou indirectement.

Les entreprises ferroviaires n'accordent pas de prêt au gestionnaire de l'infrastructure, que ce soit directement ou indirectement.”

Art. 5

A l'article 5 du même Code, remplacé par la loi du 15 juin 2015, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le 3°, le mot “international” est abrogé;

2° l'article 5, dont le texte actuel formera le paragraphe 1^{er}, est complété par un paragraphe 2 rédigé comme suit:

“§ 2. Lorsque, conformément à l'article 62, § 3, alinéa 1^{er}, 5°, l'organe de contrôle décide que l'exercice du droit d'accès visé à l'article 5, 3°, est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un contrat de service public, il en informe immédiatement le ministre

onmiddellijk de minister op de hoogte, die enkel in dat geval kan voorstellen om, bij koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, een beslissing aan te nemen om dat toegangsrecht te beperken. Daartoe wordt voormeld koninklijk besluit ter kennis gebracht van de infrastructuurbeheerder uiterlijk twee maanden nadat de beslissing van het toezichthoudende orgaan werd meegedeeld aan de minister.”

Art. 6

Artikel 6 van dezelfde Spoorcodex wordt opgeheven.

Art. 7

Artikel 9 van dezelfde Spoorcodex, vervangen bij de wet van 15 juni 2015, wordt een paragraaf 10 ingevoegd luidende:

“§ 10. Het toezichthoudende orgaan wordt zonder verwijl geïnformeerd wanneer een aanvraag van toegang tot de dienstvoorzieningen of tot voorzieningen die verband houden met het spoorvervoer in het kader van een coördinatieprocedure niet kan ingewilligd worden door de exploitant van een dienstvoorziening bedoeld in bijlage 1, punt 2 zoals bepaald door de uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 van de Commissie van 22 november 2017 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten.”

Art. 8

Artikel 25 van dezelfde Spoorcodex wordt aangevuld met een lid, luidende:

“In geval van een verstoring met mogelijke gevolgen voor het grensoverschrijdend verkeer, doet de infrastructuurbeheerder alle relevante informatie daaromtrent toekomen aan de infrastructuurbeheerders van wie het net en het verkeer hinder zouden kunnen ondervinden als gevolg van die verstoring. De infrastructuurbeheerders in kwestie werken met elkaar samen om het grensoverschrijdend verkeer weer te normaliseren.”

Art. 9

In titel 3, hoofdstuk 3, van dezelfde Spoorcodex, wordt een afdeling 5 ingevoegd, luidende: “Planning van de onderhouds- of vernieuwingswerkzaamheden”.

qui peut, dans ce seul cas, proposer l'adoption d'une décision, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, visant à limiter ce droit d'accès. A cet effet, l'arrêté royal susmentionné est porté à la connaissance du gestionnaire de l'infrastructure au plus tard deux mois après que la décision de l'organe de contrôle ait été notifiée au ministre.”

Art. 6

L'article 6 du même code est abrogé.

Art. 7

L'article 9 du même code, remplacé par la loi du 15 juin 2015, est complété par le paragraphe 10 rédigé comme suit:

“§ 10. L'organe de contrôle est informé sans retard lorsqu'une demande d'accès à des installations de service ou de fourniture de services associés au transport ferroviaire ne peut être satisfaite à l'issue de la procédure de coordination, par l'exploitant d'une installation de service visée à l'annexe 1^{re}, point 2, tel que prévue par le règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire.”

Art. 8

L'article 25 du même code est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“En cas de perturbation affectant potentiellement la circulation transfrontalière, le gestionnaire de l'infrastructure partage toute information pertinente avec les autres gestionnaires de l'infrastructure dont le réseau et la circulation ferroviaire sont susceptibles d'être affectés par la perturbation en question. Les gestionnaires de l'infrastructure concernés coopèrent pour assurer le rétablissement d'une situation normale dans la circulation transfrontalière.”

Art. 9

Dans le Titre 3, Chapitre 3, du même code, il est inséré une section 5 intitulée “Planification des travaux d'entretien ou de renouvellement”.

Art. 10

In afdeling 5, ingevoegd bij artikel 9, wordt een artikel 26/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 26/1. Voor de langetermijnplanning van een groot onderhoud en/of een grote vernieuwing van de spoorweginfrastructuur en/of een verbetering van de spoorweginfrastructuur, raadpleegt de infrastructuurbeheerder de kandidaten en houdt hij zo veel mogelijk rekening met de geuite bekommernissen.

Onderhoudswerken worden door de infrastructuurbeheerder op niet-discriminerende wijze gepland.”

Art. 11

In titel 3, hoofdstuk 3, van dezelfde Spoorcodex, wordt een afdeling 6 ingevoegd, luidende: “Samenwerkingsovereenkomst”.

Art. 12

In afdeling 6, ingevoegd bij artikel 11, wordt een artikel 26/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 26/2. Onverminderd het artikel 156^{ter} van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, kan de infrastructuurbeheerder op niet-discriminerende wijze samenwerkingsovereenkomsten sluiten met een of meerdere spoorwegondernemingen, en dit met het oog op het bekomen van voordelen voor klanten zoals een vermindering van kosten of een verbetering van de prestatie op het deel van het netwerk als bedoeld in het akkoord.

Het toezichthoudende orgaan wordt voorafgaandelijk aan het sluiten van dergelijke akkoorden, geïnformeerd.

Art. 13

In titel 3, hoofdstuk 3, van dezelfde Spoorcodex, wordt een afdeling 7 ingevoegd, luidende: “Coördinatiemechanisme”.

Art. 14

In afdeling 7, ingevoegd bij artikel 13, wordt een artikel 26/3 ingevoegd, luidende:

Art. 10

Dans la section 5 insérée par l'article 9, il est inséré un article 26/1 rédigé comme suit:

“Art. 26/1. En ce qui concerne la planification à long terme des grands travaux d'entretien et/ou de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire et/ou de réaménagement de l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure consulte les candidats et, dans la mesure du possible, tient compte des préoccupations exprimées.

La programmation des travaux d'entretien est effectuée par le gestionnaire de l'infrastructure de manière non discriminatoire.”

Art. 11

Dans le Titre 3, Chapitre 3, du même code, il est inséré une section 6 intitulée “Accord de coopération”.

Art. 12

Dans la section 6 insérée par l'article 11, il est inséré un article 26/2 rédigé comme suit:

“Art. 26/2. Sans préjudice de l'article 156^{ter} que la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, le gestionnaire de l'infrastructure peut conclure des accords de coopération avec une ou plusieurs entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire, et ce en vue de procurer des avantages aux clients, comme une réduction des coûts ou une amélioration de la performance sur la partie du réseau visée par l'accord.

L'organe de contrôle est informé préalablement à la conclusion de tels accords.”

Art. 13

Dans le Titre 3, Chapitre 3, du même code, il est inséré une section 7 intitulée “Mécanismes de coordination”.

Art. 14

Dans la section 7 insérée par l'article 13, il est inséré un article 26/3 rédigé comme suit:

“Art. 26/3. De infrastructuurbeheerder voert een passend coördinatiemechanisme in ter waarborging van de coördinatie tussen de kandidaten, de FOD Mobiliteit en Vervoer en, wanneer het nodig blijkt, de andere belanghebbenden van de sector. Het toezichthoudende orgaan neemt deel als waarnemer. De coördinatie heeft onder andere betrekking op:

1° de behoeften van de kandidaten inzake het onderhoud en de ontwikkeling van de infrastructuurcapaciteit;

2° de inhoud van de gebruikersgerichte prestatiedoelstellingen in de beheersovereenkomsten als bedoeld in artikel 47 en van de prikkels als bedoeld in artikel 47, paragraaf 2, en de toepassing daarvan;

3° de inhoud en toepassing van de netverklaring;

4° intermodaliteits- en interoperabiliteitsaspecten;

5° andere aspecten van de voorwaarden voor toegang, het gebruik van de infrastructuur en de kwaliteit van de dienstverlening van de infrastructuurbeheerder.

In voorkomend geval stelt de infrastructuurbeheerder in overleg met de belanghebbende partijen richtsnoeren voor coördinatie op en maakt die bekend. De coördinatie vindt ten minste eenmaal per jaar plaats en de infrastructuurbeheerder publiceert op zijn website een overzicht van de krachtens dit artikel ondernomen activiteiten.

In het kader van de coördinatie voorzien door dit artikel, plaatst de infrastructuurbeheerder de punten die gevraagd zijn door alle partijen, bedoeld in het eerste lid, op de agenda.

De coördinatie voorzien door dit artikel bestaat, onverminderd de rechten van de kandidaten om beroep in te stellen bij toezichthoudende orgaan en de bevoegdheden van dit orgaan.

§ 2. De infrastructuurbeheerder neemt deel aan en werkt mee met het Europees netwerk van infrastructuurbeheerders overeenkomstig artikel 7septies van de richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruiimte.”

Art. 15

Artikel 31 van dezelfde Spoorcodex, gewijzigd bij de wet van 15 juni 2015, wordt vervangen als volgt:

“Art. 26/3. § 1^{er}. Le gestionnaire de l’infrastructure met en place un mécanisme de coordination approprié pour assurer la coordination entre les candidats, le SPF Mobilité et Transports et, lorsque cela est pertinent, les autres parties prenantes du secteur. L’organe de contrôle participe en qualité d’observateur. La coordination porte notamment sur:

1° les besoins des candidats quant à l’entretien et au développement des capacités de l’infrastructure;

2° la teneur des objectifs de performance orientés vers l’utilisateur contenus dans les contrats visés à l’article 47 et des mesures d’incitation visées à l’article 47, paragraphe 2, ainsi que leur mise en œuvre;

3° la teneur et la mise en oeuvre du document de référence du réseau;

4° les questions d’intermodalité et d’interopérabilité;

5° toute autre question en rapport avec les conditions d’accès, l’utilisation de l’infrastructure et la qualité des services assurés par le gestionnaire de l’infrastructure.

Le cas échéant, le gestionnaire de l’infrastructure élabore et publie des lignes directrices relatives à la coordination, en concertation avec les parties intéressées. La coordination a lieu au moins une fois par an et le gestionnaire de l’infrastructure publie sur son site internet un aperçu des activités menées en vertu du présent article.

Dans le cadre de la coordination prévue par le présent article, le gestionnaire de l’infrastructure met à l’ordre du jour les points demandés par chacune des parties visées à l’alinéa 1^{er}.

La coordination prévue par le présent article s’entend sans préjudice du droit des candidats à saisir l’organe de contrôle et des compétences de cet organe.

§ 2. Le gestionnaire de l’infrastructure participe et coopère au réseau européen des gestionnaires de l’infrastructure établi conformément à l’article 7septies de la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.”

Art. 15

L’article 31 du même code, modifié par la loi du 15 juin 2015, est remplacé par ce qui suit:

“Art. 31. Wanneer een kandidaat voornemens is infrastructuurcapaciteit aan te vragen met het oog op het exploiteren van een reizigersvervoersdienst, stelt hij de infrastructuurbeheerder en het toezichthoudende orgaan daarvan minstens achttien maanden voor de inwerkingtreding van de dienstregeling waarop de capaciteitsaanvraag betrekking heeft, in kennis.

Opdat het toezichthoudende orgaan in staat is de mogelijke economische weerslag op de openbare dienstcontracten te beoordelen, zorgt het toezichthoudende orgaan ervoor dat de minister die een in een openbare dienstcontract omschreven reizigersvervoerdienst per spoor heeft gegund en elke spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert op het traject van deze reizigersvervoerdienst, uiterlijk binnen tien dagen op de hoogte worden gebracht.”.

Art. 16

In artikel 33, § 1, van dezelfde Codex worden de woorden “in bijlage 3” vervangen door de woorden “in bijlage VII van de richtlijn 2012/34/EU met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur”.

Art. 17

Artikel 37 van dezelfde Spoorcodex, gewijzigd bij de wet van 15 juni 2015, wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Het toezichthoudende orgaan kan de infrastructuurbeheerder opdragen deze informatie ter beschikking te stellen.”.

Art. 18

In artikel 52/1 van dezelfde Spoorcodex, ingevoegd bij de wet van 15 juni 2015, worden de woorden “in Beschikking 2009/561/EG” telkens vervangen door de woorden “in verordening (EU) 2016/919 van de Commissie”.

Art. 19

In de Nederlandse tekst van artikel 56, § 1, zesde lid, van dezelfde Codex, vervangen door de wet van 15 juni 2015, wordt het woord “beheert” vervangen door het woord “controleert”.

“Art. 31. Lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités d'infrastructure en vue d'exploiter un service de transport de voyageurs, il en informe le gestionnaire de l'infrastructure et l'organe de contrôle au moins dix-huit mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service auquel la demande de capacité se rapporte.

Afin que l'organe de contrôle soit en mesure d'évaluer l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, l'organe de contrôle veille à ce que le ministre ayant attribué le service de transport ferroviaire de voyageurs sur le trajet en question défini dans un contrat de service public et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service de transport de voyageurs soient informés au plus tard dans un délai de dix jours.”.

Art. 16

Dans l'article 33, § 1^{er}, du même code, les mots “à l'annexe 3” sont remplacés par les mots “à l'annexe VII de la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen”.

Art. 17

L'article 37 du même code, modifié par la loi du 15 juin 2015, est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“L'organe de contrôle peut exiger que le gestionnaire de l'infrastructure mette ces informations à sa disposition.”.

Art. 18

Dans l'article 52/1 du même code, inséré par la loi du 15 juin 2015, les mots “dans la Décision 2009/561/CE” sont remplacés à chaque fois par les mots “dans le règlement (UE) 2016/919 de la Commission”.

Art. 19

Dans le texte néerlandais, dans l'article 56, § 1^{er}, alinéa 6, du même code, remplacé par la loi du 15 juin 2015, le mot “beheert” est remplacé par le mot “controleert”.

Art. 20

In artikel 62, § 3, eerste lid, van dezelfde Spoorcodex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt de bepaling onder 5° vervangen als volgt:

“5° het bepaalt of de uitoefening van het toegangsrecht bedoeld in artikel 5, 3°, het economisch evenwicht van een openbare dienstcontract in gevaar zou brengen wanneer dit recht op toegang uitgeoefend wordt op dezelfde route als die van het betrokken openbare dienstcontract of op een alternatieve route. In voorkomend geval kan de minister het toegangsrecht bedoeld in artikel 5, 3°, beperken overeenkomstig artikel 5, § 2.

Om te bepalen of het economisch evenwicht van een openbare dienstcontract in gevaar komt, wordt door het betrokken toezichthoudende orgaan een objectieve economische analyse verricht en een besluit genomen op basis van criteria die hij vooraf bepaalt. Het formuleert zijn oordeel nadat binnen één maand vanaf de ontvangst van de informatie over de geplande passagiersvervoersdienst daartoe een verzoek is ingediend door een van de volgende instanties:

- a) de minister;
- b) de infrastructuurbeheerder;
- c) de spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert.

Het toezichthoudende orgaan motiveert haar besluit en vermeldt de voorwaarden waaronder binnen één maand na de kennisgeving daarvan om een herziening van het besluit kan worden verzocht door één van de volgende instanties:

- a) de minister;
- b) de infrastructuurbeheerder;
- c) de spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert;
- d) de spoorwegonderneming die toegang wenst.

Wanneer het toezichthoudende orgaan besluit dat het economisch evenwicht van een openbare dienstcontract door de geplande passagiersvervoersdienst in gevaar zou komen, vermeldt het de mogelijke aanpassingen die kunnen aan deze dienst dienen worden aangebracht opdat dit recht zou kunnen worden uitgeoefend.”.

Art. 20

Dans l'article 62, § 3, alinéa 1^{er}, du même code, modifié en dernier lieu par la loi du 23 novembre 2017, le 5° est remplacé par ce qui suit:

“5° détermine si l'exercice du droit d'accès visé à l'article 5, 3°, est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un contrat de service public lorsque l'exercice de ce droit couvre le même trajet que le contrat de service public en question ou un trajet alternatif. Le cas échéant, le ministre peut limiter le droit d'accès visé à l'article 5, 3°, conformément à l'article 5, § 2.

Pour déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public est susceptible d'être compromis, l'organe de contrôle procède à une analyse économique objective et fonde sa décision sur des critères qu'il préétablit. Il statue à la demande de l'une des entités suivantes, présentée dans un délai d'un mois à compter de la réception de l'information relative à l'intention d'assurer un service de transport de voyageurs:

- a) du ministre;
- b) du gestionnaire de l'infrastructure;
- c) de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.

L'organe de contrôle motive sa décision et précise les conditions dans lesquelles une des entités suivantes peut demander le réexamen de la décision dans un délai d'un mois à compter de sa notification:

- a) le ministre;
- b) le gestionnaire de l'infrastructure;
- c) l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public;
- d) l'entreprise ferroviaire demandant l'accès.

Lorsque l'organe de contrôle décide que le service de transport de voyageurs envisagé compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public, il indique les changements qui pourraient être apportés à ce service afin qu'il puisse être exercé.”.

Art. 21

Artikel 62, § 3, eerste lid, van dezelfde Spoorcodex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt aangevuld met de bepaling onder 11°, luidende:

“11° het controleert of de samenwerkingsovereenkomsten gesloten conform artikel 26/2 niet-discriminerend zijn en het houdt toezicht op de uitvoering van deze overeenkomsten.”

Art. 22

In artikel 62, § 3, ingevoegd bij de wet van 15 juni 2015, wordt het tweede lid vervangen door de volgende tekst:

“Onverminderd de bevoegdheden van de nationale mededingingsautoriteiten om de concurrentie op de markt voor spoorwegdiensten te garanderen, heeft het toezichthoudende orgaan de bevoegdheid toezicht te houden op de concurrentiesituatie op de markt voor spoorwegdiensten, en in het bijzonder op eigen initiatief te controleren of een kandidaat niet op onrechtvaardige, discriminerende of benadeelde wijze wordt behandeld wat betreft de elementen opgesomd in paragraaf 5, eerste lid, 1° tot 9°. Het gaat met name na of de netverklaringen discriminerende bepalingen bevatten en of deze verklaringen beslissingsbevoegdheden voor de infrastructuurbeheerder scheppen die kunnen worden gebruikt om kandidaten te discrimineren.”

Art. 23

Artikel 62, § 5, eerste lid, van dezelfde Spoorcodex, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, wordt aangevuld met de bepalingen onder 7°, 8° en 9°, luidende:

“7° verkeersbeheer;

8° vernieuwingsplanning en gepland of niet-gepland onderhoud;

9° naleving van de voorschriften bedoeld in de artikelen 4/2/1, 26/1 en 26/2.”

Art. 24

In artikel 63 van dezelfde Codex, laatst gewijzigd bij de wet van 23 november 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

Art. 21

L'article 62, § 3, alinéa 1^{er}, du même code, modifié en dernier lieu par la loi du 23 novembre 2017, est complété par un 11° rédigé comme suit:

“11° vérifie que les accords de coopération conclus conformément à l'article 26/2 ne sont pas discriminatoires et contrôle l'exécution de ces accords.”

Art. 22

Dans l'article 62, § 3, l'alinéa 2, inséré par la loi du 15 juin 2015, est remplacé par ce qui suit:

“Sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence sur le marché des services ferroviaires, l'organe de contrôle est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et en particulier, à vérifier de sa propre initiative qu'un candidat ne fait pas l'objet d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice en ce qui concerne les éléments énumérés au paragraphe 5, alinéa 1^{er}, 1° à 9°. Il vérifie notamment si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats.”

Art. 23

L'article 62, § 5, alinéa 1^{er}, du même code, modifié en dernier lieu par la loi du 23 novembre 2017, est complété par les 7°, 8° et 9° rédigés comme suit:

“7° la gestion du trafic;

8° la planification du renouvellement et l'entretien programmé ou non programmé;

9° le respect des exigences énoncées aux articles 4/2/1, 26/1 et 26/2.”

Art. 24

À l'article 63 du même code, modifié en dernier lieu par la loi du 23 novembre 2017, les modifications suivantes sont apportées:

1° in paragraaf 3 worden de woorden “overeenkomstig de artikelen 64 en 65” opgeheven;

2° in paragraaf 4, eerste lid, wordt de zin “Het toezichthoudende orgaan heeft de bevoegdheid om audits uit te voeren of externe audits te laten uitvoeren bij de infrastructuurbeheerder, exploitanten van dienstvoorzieningen en, zo nodig, spoorwegondernemingen om de naleving van de in artikel 4 voorgeschreven boekhoudkundige scheiding te controleren” vervangen door de zin “Het toezichthoudende orgaan heeft de bevoegdheid om audits uit te voeren of externe audits te laten uitvoeren bij de infrastructuurbeheerder, exploitanten van dienstvoorzieningen en, zo nodig, spoorwegondernemingen om de naleving van de in artikel 4 voorgeschreven boekhoudkundige scheiding en de naleving van de bepalingen met betrekking tot de financiële transparantie uitgewerkt in artikel 4/2/1, § 3, te controleren”.

Art. 25

In artikel 66/4 van dezelfde Spoorcodex, ingevoegd bij de wet van 15 juni 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° een paragraaf 2/1 wordt toegevoegd, luidende:

“§ 2/1. Indien voor aangelegenheden met betrekking tot een internationale dienst besluiten nodig zijn van het toezichthoudende orgaan en van een toezichthoudend orgaan van een andere lidstaat, werken de desbetreffende organen samen bij de voorbereiding van hun respectieve besluiten.”;

2° paragraaf 8 wordt aangevuld met de volgende zin:

“Dergelijke gemeenschappelijke beginselen en praktijken omvatten regelingen voor de beslechting van geschillen die zich voordoen in het kader van paragraaf 2/1.”.

Art. 26

De bijlage 3 van dezelfde Spoorcodex wordt opgeheven.

Art. 27

Deze wet treedt in werking de tiende dag volgend op de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*, met uitzondering van:

1° dans le paragraphe 3, les mots “conformément aux articles 64 et 65,” sont abrogés;

2° dans le paragraphe 4, alinéa 1^{er}, la phrase “L’organe de contrôle est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès du gestionnaire de l’infrastructure, des exploitants d’installations de service et, le cas échéant, auprès des entreprises ferroviaires pour vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l’article 4” est remplacée par la phrase “L’organe de contrôle est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès du gestionnaire de l’infrastructure, des exploitants d’installations de service et, le cas échéant, auprès des entreprises ferroviaires pour vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l’article 4 et le respect des dispositions relatives à la transparence financière établies à l’article 4/2/1, § 3”.

Art. 25

À l’article 66/4 du même code, inséré par la loi du 15 juin 2015, les modifications suivantes sont apportées:

1° il est inséré un paragraphe 2/1 rédigé comme suit:

“§ 2/1. Lorsque des questions concernant un service international nécessitent des décisions de la part de l’organe de contrôle et d’un organe de contrôle d’un autre État membre, l’organe de contrôle propose à son homologue de coopérer dans le cadre de la préparation de leur décision respective.”;

2° le paragraphe 8 est complété par la phrase suivante:

“Ces principes et pratiques communs comprennent des dispositions pour le règlement de litiges qui surviennent dans le cadre du paragraphe 2/1.”.

Art. 26

L’annexe 3 du même code est abrogée.

Art. 27

La présente loi entre en vigueur le dixième jour suivant sa publication au *Moniteur belge*, à l’exception

1° de artikelen 5, 6, 15 en 20 die in werking treden op 1 januari 2019;

2° artikel 7 dat in werking treedt op 1 juni 2019.

Gegeven te Brussel, 14 oktober 2018.

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

1° des articles 5, 6, 15 et 20 qui entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2019;

2° de l'article 7 qui entre en vigueur le 1^{er} juin 2019.

Donné à Bruxelles, le 14 octobre 2018.

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

Bijlage aan de wet van 14 oktober 2018 tot wijziging van de Spoorcodex**Bijlage 28 aan de Spoorcodex****Bijlage 28****Verklaring van afwezigheid van belangenconflicten**

Ik, ondergetekende..... (voornaam, naam),
 verklaar me niet in een belangenconflictsituatie te bevinden in de betekenis zoals gedefinieerd
 in artikel 4/2/1. § 1, tweede lid, van de Spoorcodex.

Art. 4/2/1. § 1. De leden van de raad van bestuur van de infrastructuurbeheerder, de leden van het directiecomité, de personen verantwoordelijk voor het nemen van beslissingen over de essentiële functies, verkeersbeheer en onderhoudsplanning handelen op niet-discriminerende wijze en hun onpartijdigheid mag door geen enkel belangenconflict worden aangetast. Hiervoor stellen ze bij hun indiensttreding een verklaring van afwezigheid van belangenconflicten op dat zij bezorgen aan het toezichthoudende orgaan en waarvan het model in bijlage 28 is opgenomen.

Eenzelfde persoon kan niet gelijktijdig:

1° lid zijn van de raad van bestuur en/of lid van het directiecomité van een infrastructuurbeheerder en lid van de raad van bestuur en/of van het directiecomité van een spoorwegonderneming;

2° verantwoordelijk zijn voor het nemen van beslissingen over de essentiële functies, verkeersbeheer en onderhoudsplanning en lid van de raad van bestuur en/of van het directiecomité van een spoorwegonderneming.

Gezien om gevoegd te worden bij de wet van 14 oktober 2018 tot wijziging van de Spoorcodex

FILIP

Van Koningswege:

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

Annexe à la loi du 14 octobre 2018 modifiant le Code ferroviaire

Annexe 28 au Code ferroviaire

Annexe 28

Déclaration relative aux conflits d'intérêts

Je, soussigné(e).....(prénom, nom),
déclare ne pas me trouver dans une situation de conflit d'intérêt dans le sens de celle qui est
définie à l'article 4/2/1, § 1^{er}, alinéa 2, du Code ferroviaire.

Art. 4/2/1. § 1er. Les membres du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, les membres du comité de direction, les personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles, de gestion du trafic et de planification de l'entretien agissent de manière non discriminatoire et leur impartialité ne peut être affectée par aucun conflit d'intérêts. A cet effet, ils établissent lors de leur entrée en fonction une déclaration d'absence de conflit d'intérêts qu'ils transmettent à l'organe de contrôle et dont le modèle est repris à l'annexe 28.

Une même personne ne peut être concomitamment :

1° membre du conseil d'administration et/ou membre du comité de direction d'un gestionnaire de l'infrastructure et membre du conseil d'administration et/ou du comité de direction d'une entreprise ferroviaire ;

2° chargée de prendre des décisions sur les fonctions essentielles, de gestion du trafic et de planification de l'entretien et membre du conseil d'administration et/ou du comité de direction d'une entreprise ferroviaire.

Vu pour être annexé à la loi du 14 octobre 2018 modifiant le Code ferroviaire et certaines autres dispositions en matière ferroviaire

PHILIPPE

Par le Roi:

Le ministre de la Mobilité,
François BELLOT

Concordantietabel richtlijn - wetsontwerp	
Richtlijn 2016/2370	Ontwerp van wet tot wijziging van de Spoorcodex
Artikel 1, 1)	Geen omzetting. Niet toegepaste facultatieve bepalingen.
Artikel 1, 2), a)	Art. 3, 1°.
Artikel 1, 2), b), 2bis	Art. 3, 2°, 79°.
Artikel 1, 2), b), 2ter	Geen omzetting. Overbodige bepaling in het licht van de Spoorcodex en mogelijke bron van verwarring met de andere bepalingen van de Spoorcodex.
Artikel 1, 2), b), 2quater	Art. 3, 2°, 80°.
Artikel 1, 2), b), 2quinqüies	Geen omzetting. Definitie is reeds opgenomen in de Spoorcodex in artikel 3, 57°.
Artikel 1, 2), b), 2sexies	Geen omzetting. Definitie is reeds opgenomen in de Spoorcodex onder het begrip "réaménagement". Cf. Art. 3, 52°.
Artikel 1, 2), b), 2septies	Geen omzetting rekening houdend met de definitie van « essentiële functies » gegeven in artikel 4/2 van de Spoorcodex.
Artikel 1, 2), c)	Geen omzetting. De definities 31) tot 34) betreffen de vereisten opgelegd door de richtlijn 2016/2370 aan historische operatoren die vertikaal geïntegreerd zijn, wat niet van toepassing is in België.
Artikel 1, 3)	Geen omzetting want niet van toepassing in België.
Artikel 1, 4), (1)	Punt (1) moet niet worden omgezet. Zijn eerste lid wordt reeds volledig toegepast in het kader van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Zijn tweede en derde lid betreffen het geval van de operatoren die vertikaal geïntegreerd zijn.
Artikel 1, 4), (2)	Punt (2) wordt reeds volledig toegepast in het kader van de voormelde wet van 21 maart 1991.
Artikel 1, 4), (3)	Punt (3), a) en b) zijn omgezet door artikel 4 van dit ontwerp van wet (toekomstig artikel 4/2/1, § 1 van de Spoorcodex). Punt (3), c) en d) zijn niet van toepassing.
Artikel 1, 4), (4) en (5)	Geen omzetting want heeft enkel betrekking op operatoren die vertikaal geïntegreerd zijn.
Artikel 1, 4), (6)	Geen omzetting. Geen normatieve bepaling.
Artikel 1, 5), artikel 7bis	Geen omzetting. Eerst en vooral wordt de onafhankelijkheid van de essentiële functies behandeld door de Spoorcodex in artikel 4/2. Bovendien moeten, rekening houdend met het feit dat de Belgische historische operator niet vertikaal geïntegreerd is, bepaalde aspecten van die bepaling niet omgezet worden. Tenslotte komt voormelde wet van 21 maart 1991 tegemoet aan de principes die ten grondslag liggen aan de vereisten van de Richtlijn 2012/34/EU in zijn geconsolideerde versie, wat de scheiding tussen de NMBS en Infrabel betreft.
Artikel 1, 5), artikel 7ter, (1)	Omzetting bij middel van artikel 4 van het ontwerp van wet (toekomstig artikel 4/2/1, § 1 van de Spoorcodex).
Artikel 1, 5), artikel 7ter, (2)	Geen omzetting in de mate dat dit vereiste reeds opgenomen is in artikel 25/1 van de Spoorcodex.
Artikel 1, 5), artikel 7ter, (3)	Omzetting bij middel van artikel 10 van het ontwerp van wet.
Artikel 1, 5), artikel 7quater, (1) en (2)	Omzetting bij middel van artikel 4 van het ontwerp van wet (toekomstig artikel 4/2/1, § 2 van de Spoorcodex).
Artikel 1, 5), artikel 7quater, (3)	Geen omzetting want niet van toepassing in België.
Artikel 1, 5), artikel 7quater, (4)	Omzetting in het kader van artikel 12 van het ontwerp van wet.

Artikel 1, 5), artikel 7quinquies, (1), (2) en (3)	Omzetting bij middel van artikel 4 van het ontwerp van wet (toekomstig artikel 4/2/1, § 3 van de Spoorcodex).
Artikel 1, 5), artikel 7quinquies, (4), (5), (6), (7), (8), (9) en (10)	Geen toepassing in België.
Artikel 1, 5), artikel 7sexies	Omzetting in het kader van de artikelen 13 en 14 van het ontwerp van wet (toekomstig artikel 26/3, § 1 van de Spoorcodex)
Artikel 1, 5), artikel 7septies	Omzetting in het kader van de artikelen 13 en 14 van het ontwerp van wet (toekomstig artikel 26/3, § 2 van de Spoorcodex)
Artikel 1, 6)	Geen toepassing in België.
Artikel 1, 7), a)	Art. 5 van het ontwerp van wet.
Artikel 1, 7), b) en c)	Art. 20 van het ontwerp van wet.
Artikel 1, 7), d)	Geen omzetting. Rechtsgrond die de Europese Commissie toelaat een uitvoeringshandeling aan te nemen.
Artikel 1, 7), e)	Geen toepassing in België.
Artikel 1, 8), Artikel 11bis	Art. 20 (toekomstig artikel 62, § 3, eerste lid, 5°, in fine van de Spoorcodex).
Artikel 1, 8), Artikel 13bis, (1) en (2)	Niet toegepaste facultatieve bepalingen.
Artikel 1, 8), Artikel 13bis, (3)	Gedekt door de wet van 15 mei 2014 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer (art. 9, 17°).
Artikel 1, 9)	Geen omzetting. Deze bepaling wordt reeds gedekt door artikel 8, § 1, 3° van het koninklijk besluit van 16 januari 2007 betreffende de vergunning van spoorwegonderneming.
Artikel 1, 10)	Art. 18 van het ontwerp van wet
Artikel 1, 11)	Art. 15 van het ontwerp van wet
Artikel 1, 12)	Art. 17 van het ontwerp van wet
Artikel 1, 13)	Art. 8 van het ontwerp van wet
Artikel 1, 14), a)	Art. 23 van het ontwerp van wet
Artikel 1, 14), b)	Art. 22 van het ontwerp van wet
Artikel 1, 14), c)	Geen omzetting. Bepaling is reeds gedekt door de artikelen 63 en volgende van de Spoorcodex.
Artikel 1, 14), d)	Art. 24, 2°.
Artikel 1, 15), a) en b)	Art. 25 van het ontwerp van wet
Artikel 1, 15), c)	Geen toepassing.
Artikel 1, 16)	Geen omzetting nodig.

Tableau de correspondance directive - projet de loi	
Directive 2016/2370	Projet de loi modifiant le Code ferroviaire
Article Premier, 1)	Pas de transposition. Dispositions optionnelles, non activées.
Article Premier, 2), a)	Art. 3, 1°.
Article Premier, 2), b), 2bis	Art. 3, 2°, 79°.
Article Premier, 2), b), 2ter	Pas de transposition. Disposition superflue au regard du Code ferroviaire et susceptible d'être source de confusion avec les autres dispositions du Code ferroviaire.
Article Premier, 2), b), 2quater	Art. 3, 2°, 80°.
Article Premier, 2), b), 2quinquies	Pas de transposition. Définition déjà reprise dans le Code ferroviaire à l'article 3, 57°.
Article Premier, 2), b), 2sexies	Pas de transposition. Définition déjà reprise dans le Code ferroviaire sous le terme « réaménagement ». Cf. Art. 3, 52°.
Article Premier, 2), b), 2septies	Pas de transposition compte tenu de la définition des « fonctions essentielles » donnée par l'article 4/2 du Code ferroviaire.
Article Premier, 2), c)	Pas de transposition. Les définitions 31) à 34) concernent les exigences imposées par la directive 2016/2370 aux opérateurs historiques verticalement intégrés, ce qui n'est pas d'application en Belgique.
Article Premier, 3)	Pas de transposition car pas d'application en Belgique.
Article Premier, 4), (1)	Le (1) ne doit pas être transposé. Son alinéa 1 ^{er} est déjà pleinement appliqué dans le cadre de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Ses alinéas 2 et 3 concernent le cas des opérateurs verticalement intégrés.
Article Premier, 4), (2)	Le (2) est pleinement respecté en Belgique dans le cadre de la loi du 21 mars 1991 précitée.
Article Premier, 4), (3)	Le (3), a) et b), sont transposés par l'article 4 du présent projet (futur article 4/2/1, § 1 ^{er} , du le Code ferroviaire). Le (3), c) et d), ne sont pas d'application.
Article Premier, 4), (4) et (5)	Pas de transposition car ne concernent que les opérateurs verticalement intégrés.
Article Premier, 4), (6)	Pas de transposition. Disposition non normative.
Article Premier, 5), article 7bis	Pas de transposition. Tout d'abord, l'indépendance des fonctions essentielles est déjà consacrée par le Code ferroviaire à l'article 4/2. En outre, compte tenu du fait que l'opérateur historique belge n'est pas verticalement intégré, certains éléments de cette disposition ne doivent pas être transposés. Enfin, la loi du 21 mars 1991 précitée rencontre les principes qui sous-tendent les exigences de la directive 2012/34/UE dans sa version consolidée quant à la séparation entre la SNCB et Infrabel.
Article Premier, 5), article 7ter, (1)	Transposition au moyen de l'article 4 du projet de loi (futur article 4/2/1, § 1 ^{er} , du le Code ferroviaire).
Article Premier, 5), article 7ter, (2)	Pas de transposition dans la mesure où cette exigence est déjà rencontrée dans le cadre de l'article 25/1 du Code ferroviaire.
Article Premier, 5), article 7ter, (3)	Transposition au moyen de l'article 10 du projet de loi.
Article Premier, 5), article 7quater, (1) et (2)	Transposition au moyen de l'article 4 du projet de (futur article 4/2/1, § 2, du le Code ferroviaire).
Article Premier, 5), article 7quater, (3)	Pas transposé car pas d'application en droit belge.
Article Premier, 5), article 7quater, (4)	Transposition dans le cadre de l'article 12 du projet de loi.
Article Premier, 5), article 7quinquies, (1), (2) et (3)	Transposition dans le cadre de l'article 4 du projet de loi (futur article 4/2/1, § 3, du le Code ferroviaire).
Article Premier, 5), article 7quinquies, (4), (5), (6), (7), (8), (9) et (10)	Pas d'application en Belgique.

Article Premier, 5), article 7sexies	Transposition dans le cadre des articles 13 et 14 du projet de loi (futur article 26/3, § 1 ^{er} , du Code ferroviaire)
Article Premier, 5), article 7septies	Transposition dans le cadre des articles 13 et 14 du projet de loi (futur article 26/3, § 2, du Code ferroviaire)
Article Premier, 6)	Pas d'application pour la Belgique.
Article Premier, 7), a)	Art. 5 du projet de loi.
Article Premier, 7), b) et c)	Art. 20 du projet de loi.
Article Premier, 7), d)	Pas de transposition. Fondement juridique permettant à la Commission européenne d'adopter un acte d'exécution.
Article Premier, 7), e)	Pas d'application en Belgique.
Article Premier, 8), Article 11bis	Art. 20 (futur article 62, § 3, alinéa 1 ^{er} , 5°, in fine, du Code ferroviaire).
Article Premier, 8), Article 13bis, (1) et (2)	Dispositions optionnelles non activées.
Article Premier, 8), Article 13bis, (3)	Couvert par la loi du 15 mai 2014 relative aux droits et obligations des voyageurs ferroviaires (art. 9, 17°).
Article Premier, 9)	Pas de transposition. Cette disposition est déjà couverte par l'article 8, § 1 ^{er} , 3°, de l'arrêté royal du 16 janvier 2007 relatif à la licence d'entreprise ferroviaire.
Article Premier, 10)	Art. 18 du projet de loi
Article Premier, 11)	Art. 15 du projet de loi
Article Premier, 12)	Art. 17 du projet de loi
Article Premier, 13)	Art. 8 du projet de loi
Article Premier, 14), a)	Art. 23 du projet de loi
Article Premier, 14), b)	Art. 22 du projet de loi
Article Premier, 14), c)	Pas de transposition. Disposition déjà couverte par les articles 63 et suivants du Code ferroviaire.
Article Premier, 14), d)	Art. 24, 2°.
Article Premier, 15), a) et b)	Art. 25 du projet de loi
Article Premier, 15), c)	Pas d'application.
Article Premier, 16)	Ne nécessite pas de transposition.

<u>Concordantietabel wetsontwerp - richtlijn</u> <u>Tableau de correspondance projet de loi - directive</u>	
Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex en van enkele andere bepalingen inzake spoor Projet de loi modifiant la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire ainsi que certaines autres dispositions en matière ferroviaire	Richtlijn 2012/34/EU (geconsolideerde versie) Directive 2012/34/UE (version consolidée)
Art. 1	/
2	/
3	Art. 3, 2), 2bis), 2quater)
4	7, (1), alinéa 3, (3), a) et b), 7ter, (1), 7 quater, (1) et (2), 7 quinquies (1), (2) et (3) 7, (1), lid 3, (3), a) en b), 7ter, (1), 7 quater (1) en (2), 7 quinquies (1), (2) en (3)
5	10 (2), 11 (1)
6	/
7	/
8	54, (1)
9	/
10	7ter, (3)
11	/
12	7quater (4)
13	/
14	7sexies, 7 septies
15	38, (4)
16	/
17	53, (3)
18	32, (4)
19	/
20	11, (1)
21	7quater, (4)
22	56, (2)
23	56, (1)
24	56, (12)
25	57, (3bis) et (8)
26	/
27	/

Coördinatie van de artikelen

Wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

HUIDIGE TEKST (VOOR WIJZIGINGEN)

Art. 3. Voor de toepassing van deze Codex wordt verstaan onder :

(...)

29° "infrastructuurbeheerder" : elke instantie of onderneming die in het bijzonder belast is met de aanleg, het beheer en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van het verkeersbeheer en de besturing en seingeving. De functies van de infrastructuurbeheerder op een net of deel van een net kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegewezen;

GECONSOLIDEERDE WIJZIGINGEN)

TEKST (NA

Art. 3. Voor de toepassing van deze Codex wordt verstaan onder :

(...)

29° "infrastructuurbeheerder": een instantie of onderneming die verantwoordelijk is voor de exploitatie, het onderhoud en de vernieuwing van spoorweginfrastructuur op een net, en voor de deelname aan de ontwikkeling ervan overeenkomstig de door de Spoorcodex voorgeschreven regels, en, in voorkomend geval, door de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven in het kader van het algemeen beleid inzake ontwikkeling en financiering van de spoorweginfrastructuur;

(...)

79° "ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur": de spoornetplanning, de financiële planning en de investeringsplanning alsmede de aanleg en verbetering van de infrastructuur;

80° "onderhoud van de spoorweginfrastructuur": de werkzaamheden om de staat en de capaciteit van de bestaande infrastructuur te handhaven;

81° "belangenconflict": een toestand waarin een personeelslid door zichzelf of door een tussenpersoon een persoonlijk voordeel heeft dat de onpartijdige en objectieve uitoefening van zijn ambt kan beïnvloeden of een gewettigde argwaan van zulke invloed kan wekken.

Art. 4/2/1. § 1. De leden van de raad van bestuur van de infrastructuurbeheerder, de leden van het directiecomité, de personen verantwoordelijk voor het nemen van beslissingen over de essentiële functies, verkeersbeheer en onderhoudsplanning handelen op niet-discriminerende wijze en hun onpartijdigheid mag door geen enkel belangenconflict worden aangetast. Hiervoor stellen ze bij hun indiensttreding een verklaring van afwezigheid van belangenconflicten op dat zij bezorgen aan het toezichthoudende orgaan en waarvan het model in bijlage 28 is opgenomen.

Eenzelfde persoon kan niet gelijktijdig:

1° lid zijn van de raad van bestuur en/of lid van het directiecomité van een infrastructuurbeheerder en lid

van de raad van bestuur en/of van het directiecomité van een spoorwegonderneming;

2° verantwoordelijk zijn voor het nemen van beslissingen over de essentiële functies, verkeersbeheer en onderhoudsplanning en lid van de raad van bestuur en/of van het directiecomité van een spoorwegonderneming.

§ 2. Mits er geen belangenconflicten ontstaan en de vertrouwelijkheid van commercieel gevoelige informatie wordt gewaarborgd, kan de infrastructuurbeheerder:

1° functies uitbesteden aan een andere entiteit, op voorwaarde dat deze laatste geen spoorwegonderneming is, geen zeggenschap heeft over een spoorwegonderneming, of niet onder zeggenschap van een spoorwegonderneming staat;

2° de uitvoering van de werkzaamheden en de daarmee verband houdende taken inzake ontwikkeling, onderhoud en vernieuwing van de spoorweginfrastructuur uitbesteden aan spoorwegondernemingen of ondernemingen die zeggenschap over de spoorwegonderneming uitoefenen, of onder zeggenschap van de spoorwegonderneming staan.

De infrastructuurbeheerder behoudt de toezichtsbevoegdheid op en draagt de verantwoordelijkheid voor de uitoefening van de in artikel 3, 29°, omschreven functies en neemt de verantwoordelijkheid hiervoor op zich conform artikel 94.

De functies van de infrastructuurbeheerder kunnen worden uitgeoefend door verschillende infrastructuurbeheerders wanneer zij de artikelen 4/1 tot 4/2/1 naleven en de volledige verantwoordelijkheid op zich nemen voor de uitoefening van de betrokken functies.

§ 3. De infrastructuurbeheerder mag inkomsten uit het beheer van het infrastructuurnet, waaronder overheidsmiddelen, alleen gebruiken voor het financieren van zijn eigen bedrijf, met inbegrip van het afbetalen van leningen. De infrastructuurbeheerder mag deze inkomsten ook gebruiken om dividenden uit te keren aan de eigenaars van de onderneming, waaronder eventuele particuliere aandeelhouders.

De infrastructuurbeheerder verstrekt noch direct noch indirect leningen aan de spoorwegondernemingen.

De spoorwegondernemingen verstrekken noch direct noch indirect leningen aan infrastructuurbeheerder.

Art. 5. Hebben toegang tot de spoorweginfrastructuur onder eerlijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden :

1° de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor de exploitatie van al haar vervoersactiviteiten. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die zee- en binnenhavens verbindt, en andere in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen, alsmede tot infrastructuur die meer dan één eindgebruiker bedient of kan bedienen;

2° elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie voor de exploitatie van elk type van goederenvervoerdiensten. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die zee- en binnenhavens verbindt, en andere in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen, alsmede tot infrastructuur die meer dan één eindgebruiker bedient of kan bedienen;

3° elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie, voor de exploitatie van *internationale* reizigersvervoerdiensten. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen verbindt;

4° elke toeristische onderneming die ritten verricht voor toeristische doeleinden met historisch materieel en daartoe erkend is.

Art. 9. § 1. De infrastructuurbeheerder verleent alle spoorwegondernemingen op een niet-discriminerende wijze het in bijlage 1, punt 1, vastgestelde minimumtoegangspakket.

§ 2. Exploitanten van dienstvoorzieningen verlenen alle spoorwegondernemingen op een niet-discriminerende wijze toegang, inclusief toegang via het spoor, tot de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen en tot de in deze voorzieningen geleverde diensten.

Art. 5. § 1. Hebben toegang tot de spoorweginfrastructuur onder eerlijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden :

1° de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor de exploitatie van al haar vervoersactiviteiten. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die zee- en binnenhavens verbindt, en andere in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen, alsmede tot infrastructuur die meer dan één eindgebruiker bedient of kan bedienen;

2° elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie voor de exploitatie van elk type van goederenvervoerdiensten. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die zee- en binnenhavens verbindt, en andere in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen, alsmede tot infrastructuur die meer dan één eindgebruiker bedient of kan bedienen;

3° elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie, voor de exploitatie van reizigersvervoerdiensten. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen verbindt;

4° elke toeristische onderneming die ritten verricht voor toeristische doeleinden met historisch materieel en daartoe erkend is.

§ 2. Wanneer overeenkomstig artikel 62, § 3, eerste lid, 5°, het toezichthoudende orgaan beslist dat de uitoefening van het toegangsrecht bedoeld in artikel 5, 3° een weerslag zou kunnen hebben op het economisch evenwicht van een openbare dienstcontract, brengt hij onmiddellijk de Minister op de hoogte, die enkel in dat geval kan voorstellen om, bij koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, een beslissing aan te nemen om dat toegangsrecht te beperken. Daartoe wordt voormeld koninklijk besluit ter kennis gebracht van de infrastructuurbeheerder uiterlijk twee maanden nadat de beslissing van het toezichthoudende orgaan werd meegedeeld aan de Minister.

Art. 9. § 1. De infrastructuurbeheerder verleent alle spoorwegondernemingen op een niet-discriminerende wijze het in bijlage 1, punt 1, vastgestelde minimumtoegangspakket.

§ 2. Exploitanten van dienstvoorzieningen verlenen alle spoorwegondernemingen op een niet-discriminerende wijze toegang, inclusief toegang via het spoor, tot de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorzieningen en tot de in deze voorzieningen geleverde diensten.

§ 3. Ter waarborging van een volledig transparante en niet- discriminerende toegang tot de in bijlage 1, punt 2, a), b), c), d), g) en i), bedoelde dienstvoorzieningen, en van de dienstverlening in deze voorzieningen ingeval de exploitant van de dienstvoorzieningen onder de directe of indirecte zeggenschap staat van een instantie of een onderneming die ook actief is en een machtspositie heeft op nationale markten voor spoorvervoersdiensten waarvoor de voorziening wordt gebruikt, zijn de exploitanten van deze dienstvoorzieningen op zodanige wijze georganiseerd, dat zij organisatorisch en wat de besluitvorming betreft, onafhankelijk zijn van deze instantie of onderneming. Deze onafhankelijkheid betekent niet dat voor dienstvoorzieningen een afzonderlijke rechtspersoon moet worden opgericht; er kan aan worden voldaan door binnen één rechtspersoon verschillende afdelingen op te richten.

Voor alle dienstvoorzieningen bedoeld in bijlage 1, punt 2, voeren de exploitant en deze instantie of onderneming gescheiden rekeningen, daaronder begrepen afzonderlijke balansen, resultatenrekeningen en kasstroomoverzichten.

Indien de dienstvoorzieningen door een infrastructuurbeheerder worden geëxploiteerd of de exploitant ervan onder de directe of indirecte zeggenschap staat van een infrastructuurbeheerder, wordt de in dit lid bedoelde onafhankelijkheid geacht te zijn voldaan indien aan de in artikel 4/2 genoemde vereisten wordt voldaan.

§ 4. De verzoeken van de spoorwegondernemingen om toegang tot, en levering van diensten in de bijlage 1, punt 2, van bedoelde dienstvoorziening worden beantwoord binnen een redelijke termijn die door het toezichthoudende orgaan wordt vastgesteld. Deze verzoeken mogen slechts worden afgewezen, wanneer er levensvatbare alternatieven zijn die hen in staat stellen, de betrokken goederen- of reizigersvervoersdienst op hetzelfde traject of op alternatieve trajecten onder economisch aanvaardbare voorwaarden te exploiteren. Dit houdt voor de exploitant van de dienstvoorzieningen niet de verplichting in om te investeren in middelen of voorzieningen teneinde aan alle verzoeken van spoorwegondernemingen tegemoet te kunnen komen.

Bij verzoeken van spoorwegondernemingen om toegang tot, en dienstverlening in, een dienstvoorziening die wordt beheerd door een exploitant van de in lid 3 bedoelde dienstvoorziening, motiveert de exploitant eventuele weigeringsbesluiten

§ 3. Ter waarborging van een volledig transparante en niet- discriminerende toegang tot de in bijlage 1, punt 2, a), b), c), d), g) en i), bedoelde dienstvoorzieningen, en van de dienstverlening in deze voorzieningen ingeval de exploitant van de dienstvoorzieningen onder de directe of indirecte zeggenschap staat van een instantie of een onderneming die ook actief is en een machtspositie heeft op nationale markten voor spoorvervoersdiensten waarvoor de voorziening wordt gebruikt, zijn de exploitanten van deze dienstvoorzieningen op zodanige wijze georganiseerd, dat zij organisatorisch en wat de besluitvorming betreft, onafhankelijk zijn van deze instantie of onderneming. Deze onafhankelijkheid betekent niet dat voor dienstvoorzieningen een afzonderlijke rechtspersoon moet worden opgericht; er kan aan worden voldaan door binnen één rechtspersoon verschillende afdelingen op te richten.

Voor alle dienstvoorzieningen bedoeld in bijlage 1, punt 2, voeren de exploitant en deze instantie of onderneming gescheiden rekeningen, daaronder begrepen afzonderlijke balansen, resultatenrekeningen en kasstroomoverzichten.

Indien de dienstvoorzieningen door een infrastructuurbeheerder worden geëxploiteerd of de exploitant ervan onder de directe of indirecte zeggenschap staat van een infrastructuurbeheerder, wordt de in dit lid bedoelde onafhankelijkheid geacht te zijn voldaan indien aan de in artikel 4/2 genoemde vereisten wordt voldaan.

§ 4. De verzoeken van de spoorwegondernemingen om toegang tot, en levering van diensten in de bijlage 1, punt 2, van bedoelde dienstvoorziening worden beantwoord binnen een redelijke termijn die door het toezichthoudende orgaan wordt vastgesteld. Deze verzoeken mogen slechts worden afgewezen, wanneer er levensvatbare alternatieven zijn die hen in staat stellen, de betrokken goederen- of reizigersvervoersdienst op hetzelfde traject of op alternatieve trajecten onder economisch aanvaardbare voorwaarden te exploiteren. Dit houdt voor de exploitant van de dienstvoorzieningen niet de verplichting in om te investeren in middelen of voorzieningen teneinde aan alle verzoeken van spoorwegondernemingen tegemoet te kunnen komen.

Bij verzoeken van spoorwegondernemingen om toegang tot, en dienstverlening in, een dienstvoorziening die wordt beheerd door een exploitant van de in lid 3 bedoelde dienstvoorziening, motiveert de exploitant eventuele weigeringsbesluiten

schriftelijk en geeft hij aan welke levensvatbare alternatieven er zijn in andere voorzieningen.

§ 5. Wanneer een exploitant van de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorziening een conflict vaststelt tussen verschillende verzoeken, tracht hij die verzoeken met elkaar te verzoenen voor zover dat mogelijk is. Wanneer geen levensvatbaar alternatief beschikbaar is en het op basis van een aangetoonde behoefte onmogelijk is aan alle verzoeken om capaciteit voor de betrokken voorziening tegemoet te komen, kan de verzoeker een klacht indienen bij het toezichthoudende orgaan die zich over de zaak buigt en, voor zover nodig, maatregelen neemt om ervoor te zorgen dat een passend deel van de capaciteit wordt gegend aan de betrokken verzoeker.

§ 6. Wanneer de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorziening gedurende tenminste twee opeenvolgende jaren niet is gebruikt, en spoorwegondernemingen ten aanzien van de exploitant van die dienstvoorziening hun belangstelling hebben laten blijken voor toegang tot de voorziening, op basis van aangetoonde behoeften, biedt de eigenaar de exploitatie van de voorziening geheel of gedeeltelijk aan voor leasing, of verhuring als spoordienstvoorziening, tenzij de exploitant van die dienstvoorzieningen aantoont dat de voorziening vanwege een lopend reconversieproces niet door een spoorwegonderneming kan worden gebruikt.

§ 7. Indien de exploitant van de dienstvoorzieningen voorziet in een van de in bijlage 1, punt 3, bedoelde, aanvullende diensten", biedt hij deze op verzoek op niet-discriminerende wijze aan een spoorwegonderneming aan.

§ 8. De spoorwegondernemingen mogen de infrastructuurbeheerder of andere exploitanten van de dienstvoorziening om een bijkomende reeks in bijlage 1, punt 4, bedoelde "ondersteunende diensten" verzoeken. De exploitant van een dienstvoorziening is niet verplicht deze diensten te verlenen. Wanneer de exploitant van de dienstvoorziening besluit een of meer diensten van deze reeks aan anderen aan te bieden, verstrekt hij deze op verzoek en op niet-discriminerende wijze aan spoorwegondernemingen.

§ 9. De Koning kan maatregelen nemen waarin de te volgen procedure en de na te leven criteria worden bepaald voor de toegang tot de diensten die geleverd worden door de dienstvoorzieningen bedoeld in bijlage 1, punten 2 tot 4.

schriftelijk en geeft hij aan welke levensvatbare alternatieven er zijn in andere voorzieningen.

§ 5. Wanneer een exploitant van de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorziening een conflict vaststelt tussen verschillende verzoeken, tracht hij die verzoeken met elkaar te verzoenen voor zover dat mogelijk is. Wanneer geen levensvatbaar alternatief beschikbaar is en het op basis van een aangetoonde behoefte onmogelijk is aan alle verzoeken om capaciteit voor de betrokken voorziening tegemoet te komen, kan de verzoeker een klacht indienen bij het toezichthoudende orgaan die zich over de zaak buigt en, voor zover nodig, maatregelen neemt om ervoor te zorgen dat een passend deel van de capaciteit wordt gegend aan de betrokken verzoeker.

§ 6. Wanneer de in bijlage 1, punt 2, bedoelde dienstvoorziening gedurende tenminste twee opeenvolgende jaren niet is gebruikt, en spoorwegondernemingen ten aanzien van de exploitant van die dienstvoorziening hun belangstelling hebben laten blijken voor toegang tot de voorziening, op basis van aangetoonde behoeften, biedt de eigenaar de exploitatie van de voorziening geheel of gedeeltelijk aan voor leasing, of verhuring als spoordienstvoorziening, tenzij de exploitant van die dienstvoorzieningen aantoont dat de voorziening vanwege een lopend reconversieproces niet door een spoorwegonderneming kan worden gebruikt.

§ 7. Indien de exploitant van de dienstvoorzieningen voorziet in een van de in bijlage 1, punt 3, bedoelde, aanvullende diensten", biedt hij deze op verzoek op niet-discriminerende wijze aan een spoorwegonderneming aan.

§ 8. De spoorwegondernemingen mogen de infrastructuurbeheerder of andere exploitanten van de dienstvoorziening om een bijkomende reeks in bijlage 1, punt 4, bedoelde "ondersteunende diensten" verzoeken. De exploitant van een dienstvoorziening is niet verplicht deze diensten te verlenen. Wanneer de exploitant van de dienstvoorziening besluit een of meer diensten van deze reeks aan anderen aan te bieden, verstrekt hij deze op verzoek en op niet-discriminerende wijze aan spoorwegondernemingen.

§ 9. De Koning kan maatregelen nemen waarin de te volgen procedure en de na te leven criteria worden bepaald voor de toegang tot de diensten die geleverd worden door de dienstvoorzieningen bedoeld in bijlage 1, punten 2 tot 4.

§ 10. Het toezichthoudende orgaan wordt zonder verwijl geïnformeerd wanneer een aanvraag van toegang tot de dienstvoorzieningen of tot voorzieningen die verband houden met het

Art. 25. Bij verstoring van het spoorwegverkeer door een technisch defect, een ongeval of een ernstig incident, neemt de spoorweginfrastructuurbeheerder de nodige maatregelen om de normale toestand te herstellen.

Zonder afbreuk te doen aan artikel 93 en hoofdstuk 6 van titel 4 stelt hij een interventieplan op dat een lijst bevat van de verschillende te waarschuwen betrokken instanties in geval van ongeval of bestendige verstoringen van het verkeer.

spoorvervoer in het kader van een coördinatieprocedure niet kan ingewilligd worden door de exploitant van een dienstvoorziening bedoeld in bijlage 1, punt 2 zoals bepaald door de uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 van de Commissie van 22 november 2017 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten.

Art. 25. Bij verstoring van het spoorwegverkeer door een technisch defect, een ongeval of een ernstig incident, neemt de spoorweginfrastructuurbeheerder de nodige maatregelen om de normale toestand te herstellen.

Zonder afbreuk te doen aan artikel 93 en hoofdstuk 6 van titel 4 stelt hij een interventieplan op dat een lijst bevat van de verschillende te waarschuwen betrokken instanties in geval van ongeval of bestendige verstoringen van het verkeer.

In geval van een verstoring met mogelijke gevolgen voor het grensoverschrijdend verkeer, doet de infrastructuurbeheerder alle relevante informatie daaromtrent toekomen aan de infrastructuurbeheerders van wie het net en het verkeer hinder zouden kunnen ondervinden als gevolg van die verstoring. De infrastructuurbeheerders in kwestie werken met elkaar samen om het grensoverschrijdend verkeer weer te normaliseren.

Art. 26/1. Voor de langetermijnplanning van een groot onderhoud en/of een grote vernieuwing van de spoorweginfrastructuur en/of een verbetering van de spoorweginfrastructuur, raadpleegt de infrastructuurbeheerder de kandidaten en houdt hij zo veel mogelijk rekening met de geuite bekommernissen.

Onderhoudswerken worden door de infrastructuurbeheerder op niet-discriminerende wijze gepland.

Art. 26/2. Onverminderd het artikel 156ter van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, kan de infrastructuurbeheerder op niet-discriminerende wijze samenwerkingsovereenkomsten sluiten met een of meerdere spoorwegondernemingen, en dit met het oog op het bekomen van voordelen voor klanten zoals een vermindering van kosten of een verbetering van de prestatie op het deel van het netwerk als bedoeld in het akkoord.

Het toezichthoudende orgaan wordt voorafgaandelijk aan het sluiten van dergelijke akkoorden, geïnformeerd.

Art. 26/3. De infrastructuurbeheerder voert een passend coördinatiemechanisme in ter waarborging van de coördinatie tussen de kandidaten, de FOD Mobiliteit en Vervoer en, wanneer het nodig blijkt, de andere belanghebbenden van de sector. Het toezichthoudende orgaan neemt deel als waarnemer. De coördinatie heeft onder andere betrekking op:

1° de behoeften van de kandidaten inzake het onderhoud en de ontwikkeling van de infrastructuurcapaciteit;

2° de inhoud van de gebruikersgerichte prestatiedoelstellingen in de beheersovereenkomsten als bedoeld in artikel 47 en van de prikkels als bedoeld in artikel 47, paragraaf 2, en de toepassing daarvan;

3° de inhoud en toepassing van de netverklaring;

4° intermodaliteits- en interoperabiliteitsaspecten;

5° andere aspecten van de voorwaarden voor toegang, het gebruik van de infrastructuur en de kwaliteit van de dienstverlening van de infrastructuurbeheerder.

In voorkomend geval stelt de infrastructuurbeheerder in overleg met de belanghebbende partijen richtsnoeren voor coördinatie op en maakt die bekend. De coördinatie vindt ten minste eenmaal per jaar plaats en de infrastructuurbeheerder publiceert op zijn website een overzicht van de krachtens dit artikel ondernomen activiteiten.

In het kader van de coördinatie voorzien door dit artikel, plaatst de infrastructuurbeheerder de punten die gevraagd zijn door alle partijen, bedoeld in het eerste lid, op de agenda.

De coördinatie voorzien door dit artikel bestaat, onverminderd de rechten van de kandidaten om beroep in te stellen bij toezichthoudende orgaan en de bevoegdheden van dit orgaan”.

§ 2. De infrastructuurbeheerder neemt deel aan en werkt mee met het Europees netwerk van infrastructuurbeheerders overeenkomstig artikel 7 septies van de richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte.

Art. 31. Wanneer een kandidaat voornemens is infrastructuurcapaciteit aan te vragen met het oog op het exploiteren van een internationale reizigersvervoersdienst met halten die vervoerdiensten tussen twee in België gelegen stations mogelijk maken, stelt hij de betrokken infrastructuurbeheerder en het toezichthoudende orgaan daarvan in kennis.

Om de beoordeling mogelijk te maken of een internationale dienst tot hoofddoel heeft om reizigers

Art. 31. Wanneer een kandidaat voornemens is infrastructuurcapaciteit aan te vragen met het oog op het exploiteren van een reizigersvervoersdienst, stelt hij de infrastructuurbeheerder en het toezichthoudende orgaan daarvan minstens achttien maanden voor de inwerkingtreding van de dienstregeling waarop de capaciteitsaanvraag betrekking heeft, in kennis.

op een traject tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren, zorgt het toezichthoudende orgaan ervoor dat de minister, alsook de minister die een in een openbare dienstcontract omschreven reizigersvervoerdienst per spoor heeft gegund en elke spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert op het traject van deze internationale reizigersvervoerdienst, op de hoogte worden gebracht.

Art. 33. § 1. De aanvragen voor geregelde diensten worden ingediend en behandeld met naleving van het tijdschema opgenomen in *bijlage 3* en volgens de nadere regels vermeld in de netverklaring.

§ 2. De aanvragen die passen in een kaderovereenkomst worden volgens die overeenkomst behandeld.

§ 3. De aanvragen die na de einddatum voor de indiening van de capaciteitsaanvragen werden ingediend, kunnen slechts worden toegekend uit de beschikbare capaciteit van het net na toewijzing van de treinpaden of uit de gereserveerde capaciteit.

§ 4. De aanvragen voor treinpaden die werden ingediend na de bekendmaking van de dienstregeling maar die betrekking hebben op deze dienstregeling, kunnen slechts worden toegekend voor de nog overblijvende duur van de lopende dienstregeling en uit de beschikbare capaciteit van het net na toewijzing van de treinpaden of uit de gereserveerde capaciteit.

Art. 37. Het geprogrammeerde onderhoud van de spoorweginfrastructuur neemt de vorm aan van een capaciteitsaanvraag die werd ingediend als reservering tijdens de voorbereiding van de dienstregeling. De spoorweginfrastructuurbeheerder houdt rekening met zijn invloed op de capaciteitsaanvragen van de kandidaten.

De infrastructuurbeheerder stelt de belanghebbende partijen zo spoedig mogelijk in kennis van de niet-beschikbaarheid van infrastructuurcapaciteit als gevolg van niet-geplande onderhoudswerkzaamheden.

Art. 52/1. De retributies voor het gebruik van de infrastructuur voor het gebruik van de *in Beschikking*

Opdat het toezichthoudende orgaan in staat is de mogelijke economische weerslag op de openbare dienstcontracten te beoordelen, zorgt het toezichthoudende orgaan ervoor dat de minister die een in een openbare dienstcontract omschreven reizigersvervoerdienst per spoor heeft gegund en elke spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert op het traject van deze reizigersvervoerdienst, uiterlijk binnen tien dagen op de hoogte worden gebracht

Art. 33. § 1. De aanvragen voor geregelde diensten worden ingediend en behandeld met naleving van het tijdschema opgenomen in *bijlage VII van de Richtlijn 2012/34/EU met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur* en volgens de nadere regels vermeld in de netverklaring.

§ 2. De aanvragen die passen in een kaderovereenkomst worden volgens die overeenkomst behandeld.

§ 3. De aanvragen die na de einddatum voor de indiening van de capaciteitsaanvragen werden ingediend, kunnen slechts worden toegekend uit de beschikbare capaciteit van het net na toewijzing van de treinpaden of uit de gereserveerde capaciteit.

§ 4. De aanvragen voor treinpaden die werden ingediend na de bekendmaking van de dienstregeling maar die betrekking hebben op deze dienstregeling, kunnen slechts worden toegekend voor de nog overblijvende duur van de lopende dienstregeling en uit de beschikbare capaciteit van het net na toewijzing van de treinpaden of uit de gereserveerde capaciteit.

Art. 37. Het geprogrammeerde onderhoud van de spoorweginfrastructuur neemt de vorm aan van een capaciteitsaanvraag die werd ingediend als reservering tijdens de voorbereiding van de dienstregeling. De spoorweginfrastructuurbeheerder houdt rekening met zijn invloed op de capaciteitsaanvragen van de kandidaten.

De infrastructuurbeheerder stelt de belanghebbende partijen zo spoedig mogelijk in kennis van de niet-beschikbaarheid van infrastructuurcapaciteit als gevolg van niet-geplande onderhoudswerkzaamheden.

Het toezichthoudende orgaan kan de infrastructuurbeheerder opdragen deze informatie ter beschikking te stellen.

Art. 52/1. De retributies voor het gebruik van de infrastructuur voor het gebruik van *in verordening*

2009/561/EG gespecificeerde spoorwegcorridors worden gedifferentieerd om een prikkel te geven om treinen uit te rusten met het ETCS dat voldoet aan de versie zoals door de Commissie is vastgesteld bij Beschikking 2008/386 en aan de volgende versies. Deze differentiatie leidt niet tot algemene veranderingen in de inkomsten voor de infrastructuurbeheerder.

Deze differentiatie van retributies voor het gebruik van infrastructuur is niet van toepassing op *de in Beschikking 2009/561/EG* gespecificeerde spoorlijnen waarop alleen verkeer is toegestaan met treinen die met het ETCS systeem zijn uitgerust.

De Koning kan beslissen om deze differentiatie uit te breiden tot spoorweglijnen die niet vermeld zijn *in Beschikking 2009/561/EG*.

De Koning kan de nadere regels bepalen die dienen gevolgd te worden bij het toepassen van de differentiatie van de retributies voor het gebruik van de infrastructuur.

Dit artikel is niet van toepassing op treinen die niet met het ETCS systeem zijn uitgerust en die voor regionale reizigersvervoersdiensten worden gebruikt die vóór 1985 voor het eerste in gebruik zijn genomen.

Art. 56. § 1. In afwijking van afdeling 2 kan de Koning, zo de markt dit aankan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, besluiten tot extra retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur om de volledige dekking van de door de spoorweginfrastructuurbeheerder gemaakte kosten te verkrijgen, op basis van efficiënte, transparante en niet-discriminerende beginselen, waarbij een optimale concurrentiepositie van spoorwegmarktsegmenten wordt gewaarborgd. De heffingsregeling moet productiviteitsstijgingen die de spoorwegondernemingen hebben verwezenlijkt, respecteren.

Het in het eerste lid bedoelde besluit sluit het gebruik van de spoorweginfrastructuren door marktsegmenten, die op zijn minst de rechtstreeks uit de exploitatie van de spoorwegdiensten voortvloeiende kosten kunnen dekken, niet uit, en ook niet een rendement indien de markt het toelaat.

Voorafgaand aan het in eerste lid bedoelde besluit maakt de infrastructuurbeheerder een evaluatieverslag op over de relevantie van extra retributies voor bepaalde marktsegmenten, waarbij hij minstens rekening houdt met de in bijlage 24, punt 1, genoemde paren van beoordelingselementen en daaruit de relevante selecteert. De door de

(EU) 2016/919 van de Commissie gespecificeerde spoorwegcorridors worden gedifferentieerd om een prikkel te geven om treinen uit te rusten met het ETCS dat voldoet aan de versie zoals door de Commissie is vastgesteld bij Beschikking 2008/386 en aan de volgende versies. Deze differentiatie leidt niet tot algemene veranderingen in de inkomsten voor de infrastructuurbeheerder.

Deze differentiatie van retributies voor het gebruik van infrastructuur is niet van toepassing *op in verordening (EU) 2016/919 van de Commissie* gespecificeerde spoorlijnen waarop alleen verkeer is toegestaan met treinen die met het ETCS systeem zijn uitgerust.

De Koning kan beslissen om deze differentiatie uit te breiden tot spoorweglijnen die niet vermeld zijn *in verordening (EU) 2016/919 van de Commissie*.

De Koning kan de nadere regels bepalen die dienen gevolgd te worden bij het toepassen van de differentiatie van de retributies voor het gebruik van de infrastructuur.

Dit artikel is niet van toepassing op treinen die niet met het ETCS systeem zijn uitgerust en die voor regionale reizigersvervoersdiensten worden gebruikt die vóór 1985 voor het eerste in gebruik zijn genomen.

Art. 56. § 1. In afwijking van afdeling 2 kan de Koning, zo de markt dit aankan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, besluiten tot extra retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur om de volledige dekking van de door de spoorweginfrastructuurbeheerder gemaakte kosten te verkrijgen, op basis van efficiënte, transparante en niet-discriminerende beginselen, waarbij een optimale concurrentiepositie van spoorwegmarktsegmenten wordt gewaarborgd. De heffingsregeling moet productiviteitsstijgingen die de spoorwegondernemingen hebben verwezenlijkt, respecteren.

Het in het eerste lid bedoelde besluit sluit het gebruik van de spoorweginfrastructuren door marktsegmenten, die op zijn minst de rechtstreeks uit de exploitatie van de spoorwegdiensten voortvloeiende kosten kunnen dekken, niet uit, en ook niet een rendement indien de markt het toelaat.

Voorafgaand aan het in eerste lid bedoelde besluit maakt de infrastructuurbeheerder een evaluatieverslag op over de relevantie van extra retributies voor bepaalde marktsegmenten, waarbij hij minstens rekening houdt met de in bijlage 24, punt 1, genoemde paren van beoordelingselementen en daaruit de relevante selecteert. De door de

infrastructuurbeheerder vastgestelde lijst van marktsegmenten bevat ten minste de drie volgende segmenten : goederenvervoersdiensten, reizigersvervoersdiensten in het kader van een openbare dienstcontract en overige reizigersvervoersdiensten.

De infrastructuurbeheerder kan de marktsegmenten verder onderverdelen naar goederensoort of reizigerscategorie.

Ook marktsegmenten waarin spoorwegondernemingen thans niet actief zijn, maar waarin tijdens de geldigheidsperiode van de heffingsregeling diensten kunnen worden verleend, worden vermeld. De infrastructuurbeheerder neemt voor deze marktsegmenten geen extra retributies in de heffingsregeling op.

De lijst van marktsegmenten wordt bekendgemaakt in de netverklaring en wordt minstens om de vijf jaar herzien. Het toezichthoudende orgaan *beheert* deze lijst in overeenstemming met artikel 62.

§ 2. Wanneer de essentiële onderdelen van de heffingsregeling, vastgesteld overeenkomstig paragraaf 1, eerste lid, gewijzigd zijn, worden deze wijzigingen bekend gemaakt ten minste drie maanden voor de uiterste termijn voor de bekendmaking van de netverklaring.

Art. 62. § 1. Benevens de door de wet verleende opdrachten vervult het toezichthoudende orgaan de in dit artikel beschreven opdrachten.

§ 2. Teneinde zijn raadgevende opdracht te vervullen, doet het toezichthoudende orgaan het volgende :

1° het geeft gemotiveerd advies en doet voorstellen;

2° het voert, op eigen initiatief of op vraag van de minister, onderzoeken en studies uit met betrekking tot de spoorwegmarkt;

3° het verstrekt de minister de nodige inlichtingen om de regels op te stellen inzake de vergunningen, de heffing en de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit;

4° het werkt samen met de toezichthoudende organen van de andere lidstaten van de Europese Unie, teneinde de besluitvormingsbeginselen in het geheel van de Unie te coördineren;

5° het geeft, voorafgaandelijk aan de sluiting of de wijziging van de vervoersovereenkomst bedoeld in artikel 8 van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen, met redenen omkleed advies over zijn inhoud.

§ 3. Teneinde zijn controleopdracht te vervullen, doet het toezichthoudende orgaan het volgende :

infrastructuurbeheerder vastgestelde lijst van marktsegmenten bevat ten minste de drie volgende segmenten : goederenvervoersdiensten, reizigersvervoersdiensten in het kader van een openbare dienstcontract en overige reizigersvervoersdiensten.

De infrastructuurbeheerder kan de marktsegmenten verder onderverdelen naar goederensoort of reizigerscategorie.

Ook marktsegmenten waarin spoorwegondernemingen thans niet actief zijn, maar waarin tijdens de geldigheidsperiode van de heffingsregeling diensten kunnen worden verleend, worden vermeld. De infrastructuurbeheerder neemt voor deze marktsegmenten geen extra retributies in de heffingsregeling op.

De lijst van marktsegmenten wordt bekendgemaakt in de netverklaring en wordt minstens om de vijf jaar herzien. Het toezichthoudende orgaan *controleert* deze lijst in overeenstemming met artikel 62.

§ 2. Wanneer de essentiële onderdelen van de heffingsregeling, vastgesteld overeenkomstig paragraaf 1, eerste lid, gewijzigd zijn, worden deze wijzigingen bekend gemaakt ten minste drie maanden voor de uiterste termijn voor de bekendmaking van de netverklaring.

Art. 62. § 1. Benevens de door de wet verleende opdrachten vervult het toezichthoudende orgaan de in dit artikel beschreven opdrachten.

§ 2. Teneinde zijn raadgevende opdracht te vervullen, doet het toezichthoudende orgaan het volgende :

1° het geeft gemotiveerd advies en doet voorstellen;

2° het voert, op eigen initiatief of op vraag van de minister, onderzoeken en studies uit met betrekking tot de spoorwegmarkt;

3° het verstrekt de minister de nodige inlichtingen om de regels op te stellen inzake de vergunningen, de heffing en de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit;

4° het werkt samen met de toezichthoudende organen van de andere lidstaten van de Europese Unie, teneinde de besluitvormingsbeginselen in het geheel van de Unie te coördineren;

5° het geeft, voorafgaandelijk aan de sluiting of de wijziging van de vervoersovereenkomst bedoeld in artikel 8 van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen, met redenen omkleed advies over zijn inhoud.

§ 3. Teneinde zijn controleopdracht te vervullen, doet het toezichthoudende orgaan het volgende :

1° het controleert de overeenstemming van de voorlopige en de definitieve versie van de netverklaring met deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten;

2° het waakt erover dat de retributies in overeenstemming zijn met de bepalingen van deze Spoorcodex, van zijn uitvoeringsbesluiten en de netverklaring en op een niet-discriminerende wijze worden toegepast;

3° het waakt erover dat de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit overeenstemt met de bepalingen van deze wet, van haar uitvoeringsbesluiten en van de netverklaring;

4° zonder afbreuk te doen aan de wet op de bescherming van de economische mededinging gecoördineerd op 15 september 2006, houdt het toezicht op de mededinging op de markt voor spoorwegvervoerdiensten, met inbegrip van de markt van het vrachtvervoer;

5° *het bepaalt, naar aanleiding van een verzoek van de minister, de minister die een in een openbare dienstcontract beschreven reizigersvervoerdienst per spoor heeft gegund of de belanghebbende spoorwegondernemingen, of een reizigersvervoerdienst in hoofdzaak bedoeld is om reizigers tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren; De Koning kan de procedure en de criteria bepalen die tijdens het onderzoek moeten worden nageleefd;*

1° het controleert de overeenstemming van de voorlopige en de definitieve versie van de netverklaring met deze Spoorcodex en zijn uitvoeringsbesluiten;

2° het waakt erover dat de retributies in overeenstemming zijn met de bepalingen van deze Spoorcodex, van zijn uitvoeringsbesluiten en de netverklaring en op een niet-discriminerende wijze worden toegepast;

3° het waakt erover dat de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit overeenstemt met de bepalingen van deze wet, van haar uitvoeringsbesluiten en van de netverklaring;

4° zonder afbreuk te doen aan de wet op de bescherming van de economische mededinging gecoördineerd op 15 september 2006, houdt het toezicht op de mededinging op de markt voor spoorwegvervoerdiensten, met inbegrip van de markt van het vrachtvervoer;

5° *het bepaalt of de uitoefening van het toegangsrecht bedoeld in artikel 5, 3°, het economisch evenwicht van een openbare dienstcontract in gevaar zou brengen wanneer dit recht op toegang uitgeoefend wordt op dezelfde route als die van het betrokken openbare dienstcontract of op een alternatieve route. In voorkomend geval kan de Minister het toegangsrecht bedoeld in artikel 5, 3° beperken, overeenkomstig 5, § 2.*

Om te bepalen of het economisch evenwicht van een openbare dienstcontract in gevaar komt, wordt door het betrokken toezichthoudende orgaan een objectieve economische analyse verricht en een besluit genomen op basis van criteria die hij vooraf bepaalt. Het formuleert zijn oordeel nadat binnen één maand vanaf de ontvangst van de informatie over de geplande passagiersvervoersdienst daartoe een verzoek is ingediend door een van de volgende instanties:

- a) de minister;*
- b) de infrastructuurbeheerder;*
- c) de spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert.*

Het toezichthoudende orgaan motiveert haar besluit en vermeldt de voorwaarden waaronder binnen één maand na de kennisgeving daarvan om een herziening van het besluit kan worden verzocht door één van de volgende instanties:

- a) de minister;*
- b) de infrastructuurbeheerder;*
- c) de spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert;*
- d) de spoorwegonderneming die toegang wenst.*

6° het controleert de naleving van artikel 4;

7° het stelt op verzoek van de minister bevoegd voor Overheidsbedrijven een jaarlijkse audit op over de uitvoering van de vervoersovereenkomst bedoeld in artikel 8 van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen;

8° het stelt in opdracht van de minister bevoegd voor de regulering van het spoorvervoer een jaarlijkse audit op over de uitvoering van de door de infrastructuurbeheerder aangewende registratiemethode van de storingen, bedoeld in artikel 31/2 van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

9° het controleert de toegang tot de diensten en hun heffingen overeenkomstig artikel 9;

10° het controleert of de uitoefening van de eeuwigdurende erfdienstbaarheid bedoeld in artikel 156quater, § 1, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, het recht van toegang bedoeld in artikel 9 van de Spoorcodex niet in het gedrang brengt.

Onverminderd de bevoegdheden van de nationale mededingingsautoriteiten om de concurrentie op de markt voor spoorwegdiensten te garanderen, heeft het toezichthoudende orgaan de bevoegdheid toezicht te houden op de toestand van de concurrentie op de markt voor spoorwegdiensten en controleert zij in het bijzonder uit eigen beweging het eerste lid, 1° tot 10°, teneinde discriminatie van de kandidaten te voorkomen. Zij gaat met name na of de netverklaringen discriminerende bepalingen bevatten en of deze beslissingsbevoegdheden voor de infrastructuurbeheerder scheppen die kunnen worden gebruikt om de kandidaten te discrimineren.

§ 4. Teneinde zijn opdracht inzake het administratief afhandelen van geschillen te vervullen, neemt het toezichthoudende orgaan een beslissing :

Wanneer het toezichthoudende orgaan besluit dat het economisch evenwicht van een openbare dienstcontract door de geplande passagiersvervoersdienst in gevaar zou komen, vermeldt het de mogelijke aanpassingen die kunnen aan deze dienst dienen worden aangebracht opdat dit recht zou kunnen worden uitgeoefend ;

6° het controleert de naleving van artikel 4 ;

7° het stelt op verzoek van de minister bevoegd voor Overheidsbedrijven een jaarlijkse audit op over de uitvoering van de vervoersovereenkomst bedoeld in artikel 8 van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen;

8° het stelt in opdracht van de minister bevoegd voor de regulering van het spoorvervoer een jaarlijkse audit op over de uitvoering van de door de infrastructuurbeheerder aangewende registratiemethode van de storingen, bedoeld in artikel 31/2 van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

9° het controleert de toegang tot de diensten en hun heffingen overeenkomstig artikel 9;

10° het controleert of de uitoefening van de eeuwigdurende erfdienstbaarheid bedoeld in artikel 156quater, § 1, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, het recht van toegang bedoeld in artikel 9 van de Spoorcodex niet in het gedrang brengt.

11° het controleert of de samenwerkingsovereenkomsten gesloten conform artikel 26/2 niet-discriminerend zijn en het houdt toezicht op de uitvoering van deze overeenkomsten.

Onverminderd de bevoegdheden van de nationale mededingingsautoriteiten om de concurrentie op de markt voor spoorwegdiensten te garanderen, heeft het toezichthoudende orgaan de bevoegdheid toezicht te houden op de concurrentiesituatie op de markt voor spoorwegdiensten, en in het bijzonder op eigen initiatief te controleren of een kandidaat niet op onrechtvaardige, discriminerende of benadeelde wijze wordt behandeld wat betreft de elementen opgesomd in paragraaf 5, eerste lid, 1° tot 9°. Het gaat met name na of de netverklaringen discriminerende bepalingen bevatten en of deze verklaringen beslissingsbevoegdheden voor de infrastructuurbeheerder scheppen die kunnen worden gebruikt om kandidaten te discrimineren.

§ 4. Teneinde zijn opdracht inzake het administratief afhandelen van geschillen te vervullen, neemt het toezichthoudende orgaan een beslissing :

1° binnen de tien werkdagen, inzake de geschillen over de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit, op verzoek van de spoorweginfrastructuurbeheerder of van een kandidaat en dit zonder afbreuk te doen aan de bestaande beroepsmogelijkheden;

2° binnen de dertig werkdagen, over de uitvoering van de vervoersovereenkomst bedoeld in artikel 8 van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen op verzoek van de infrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming;

3° binnen tien werkdagen, de geschillen in verband met de prestatieregeling, onverminderd de bestaande beroepsprocedures, op vraag van de infrastructuurbeheerder of van een spoorwegonderneming.

De Koning bepaalt de nadere regels voor deze geschillenbehandeling. Deze nadere regels worden bovendien opgenomen in de netverklaring.

§ 5. Teneinde zijn opdracht inzake de behandeling van klachten te vervullen, kunnen bij het toezichthoudende orgaan schriftelijke klachten worden ingediend bij aangetekende zending door elke kandidaat, met name om beroep in te stellen tegen beslissingen van de infrastructuurbeheerder of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming of de exploitant van een dienstvoorziening wanneer hij denkt het slachtoffer te zijn van een oneerlijke behandeling, van een discriminatie of van elk ander nadeel met betrekking tot :

1° de voorlopige en de definitieve versies van de netverklaring of de criteria die erin zijn opgenomen;

2° de toewijzingsprocedure voor infrastructuurcapaciteit en haar resultaten en de verplichtingen die daaruit voortvloeien;

3° de heffingsregeling, met inbegrip van de prestatieregeling bedoeld in artikel 23, derde lid, de hoogte of de structuur van retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de verplichtingen die daaruit voortvloeien;

4° de in de artikelen 5, 6, 7, 8 en 9 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de spoorweginfrastructuur;

5° de in artikel 9 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de dienstvoorzieningen;

6° de uitoefening van de eeuwigdurende erfdienstbaarheid bedoeld in artikel 156quater, § 1, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

1° binnen de tien werkdagen, inzake de geschillen over de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit, op verzoek van de spoorweginfrastructuurbeheerder of van een kandidaat en dit zonder afbreuk te doen aan de bestaande beroepsmogelijkheden;

2° binnen de dertig werkdagen, over de uitvoering van de vervoersovereenkomst bedoeld in artikel 8 van de wet van 30 augustus 2013 betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen op verzoek van de infrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming;

3° binnen tien werkdagen, de geschillen in verband met de prestatieregeling, onverminderd de bestaande beroepsprocedures, op vraag van de infrastructuurbeheerder of van een spoorwegonderneming.

De Koning bepaalt de nadere regels voor deze geschillenbehandeling. Deze nadere regels worden bovendien opgenomen in de netverklaring.

§ 5. Teneinde zijn opdracht inzake de behandeling van klachten te vervullen, kunnen bij het toezichthoudende orgaan schriftelijke klachten worden ingediend bij aangetekende zending door elke kandidaat, met name om beroep in te stellen tegen beslissingen van de infrastructuurbeheerder of, in voorkomend geval, de spoorwegonderneming of de exploitant van een dienstvoorziening wanneer hij denkt het slachtoffer te zijn van een oneerlijke behandeling, van een discriminatie of van elk ander nadeel met betrekking tot :

1° de voorlopige en de definitieve versies van de netverklaring of de criteria die erin zijn opgenomen;

2° de toewijzingsprocedure voor infrastructuurcapaciteit en haar resultaten en de verplichtingen die daaruit voortvloeien;

3° de heffingsregeling, met inbegrip van de prestatieregeling bedoeld in artikel 23, derde lid, de hoogte of de structuur van retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de verplichtingen die daaruit voortvloeien;

4° de in de artikelen 5, 6, 7, 8 en 9 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de spoorweginfrastructuur;

5° de in artikel 9 opgenomen bepalingen inzake toegang tot de dienstvoorzieningen;

6° de uitoefening van de eeuwigdurende erfdienstbaarheid bedoeld in artikel 156quater, § 1, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven;

7° *verkeersbeheer*;

Het administratief beroep schorst de aangevochten beslissing niet, behoudens andersluidende, gemotiveerde beslissing van het toezichthoudende orgaan op verzoek van de klagende partij.

§ 6. Het toezichthoudende orgaan beslist over de betwistingen die eraan worden voorgelegd door de spoorweginfrastructuurbeheerder over de toekenning van het aantal minuten vertraging in het raam van de prestatieregeling, bedoeld in artikel 23, vijfde lid.

Art. 63. § 1. In uitvoering van zijn raadgevende opdracht, geeft het toezichthoudende orgaan advies.

§ 2. In uitvoering van zijn opdracht inzake de administratieve afhandeling van geschillen neemt het toezichthoudende orgaan met redenen omklede individuele beslissingen.

In geval er een beroep wordt ingesteld tegen de weigering capaciteit te verlenen of tegen de voorwaarden van een capaciteitsaanbod, beslist het toezichthoudende orgaan ofwel dat er geen reden is om de beslissing van de infrastructuurbeheerder te wijzigen, ofwel dat de betwiste beslissing overeenkomstig haar beslissing wordt gewijzigd.

§ 3. In uitvoering van zijn opdrachten inzake controle en administratief beroep, neemt het toezichthoudende orgaan elke maatregel die nodig is, met inbegrip van bewarende maatregelen en bestuurlijke boetes, om een einde te stellen aan de inbreuken op de netverklaring, de toewijzing van de capaciteit, de heffingen voor het gebruik van infrastructuur en de bepalingen inzake toegang *overeenkomstig de artikelen 64 en 65*, en onder meer inzake toegang tot dienstvoorzieningen overeenkomstig artikel 9.

§ 4. *Het toezichthoudende orgaan heeft de bevoegdheid om audits uit te voeren of externe audits te laten uitvoeren bij de infrastructuurbeheerder, exploitanten van dienstvoorzieningen en, zo nodig, spoorwegondernemingen om de naleving van de in artikel 4 voorgeschreven boekhoudkundige scheiding te controleren.* In dit verband kan het toezichthoudende orgaan om alle relevante informatie verzoeken. Het toezichthoudende orgaan heeft in het bijzonder de bevoegdheid om de infrastructuurbeheerder, exploitanten van dienstvoorzieningen en alle ondernemingen of andere entiteiten die verschillende typen spoorvervoer of infrastructuurbeheer uitvoeren of integreren als bedoeld in artikel 4, § 1, en in artikel 9, te verzoeken

8° vernieuwingsplanning en gepland of niet-gepland onderhoud;

9° naleving van de voorschriften bedoeld in de artikelen 4/2/1, 26/1 et 26/2.

Het administratief beroep schorst de aangevochten beslissing niet, behoudens andersluidende, gemotiveerde beslissing van het toezichthoudende orgaan op verzoek van de klagende partij.

§ 6. Het toezichthoudende orgaan beslist over de betwistingen die eraan worden voorgelegd door de spoorweginfrastructuurbeheerder over de toekenning van het aantal minuten vertraging in het raam van de prestatieregeling, bedoeld in artikel 23, vijfde lid.

Art. 63. § 1. In uitvoering van zijn raadgevende opdracht, geeft het toezichthoudende orgaan advies.

§ 2. In uitvoering van zijn opdracht inzake de administratieve afhandeling van geschillen neemt het toezichthoudende orgaan met redenen omklede individuele beslissingen.

In geval er een beroep wordt ingesteld tegen de weigering capaciteit te verlenen of tegen de voorwaarden van een capaciteitsaanbod, beslist het toezichthoudende orgaan ofwel dat er geen reden is om de beslissing van de infrastructuurbeheerder te wijzigen, ofwel dat de betwiste beslissing overeenkomstig haar beslissing wordt gewijzigd.

§ 3. In uitvoering van zijn opdrachten inzake controle en administratief beroep, neemt het toezichthoudende orgaan elke maatregel die nodig is, met inbegrip van bewarende maatregelen en bestuurlijke boetes, om een einde te stellen aan de inbreuken op de netverklaring, de toewijzing van de capaciteit, de heffingen voor het gebruik van infrastructuur en de bepalingen inzake toegang, en onder meer inzake toegang tot dienstvoorzieningen overeenkomstig artikel 9.

§ 4. *Het toezichthoudende orgaan heeft de bevoegdheid om audits uit te voeren of externe audits te laten uitvoeren bij de infrastructuurbeheerder, exploitanten van dienstvoorzieningen en, zo nodig, spoorwegondernemingen om de naleving van de in artikel 4 voorgeschreven boekhoudkundige scheiding en de naleving van de bepalingen met betrekking tot de financiële transparantie uitgewerkt in artikel 4/2/1, § 3 te controleren.* In dit verband kan het toezichthoudende orgaan om alle relevante informatie verzoeken. Het toezichthoudende orgaan heeft in het bijzonder de bevoegdheid om de infrastructuurbeheerder, exploitanten van dienstvoorzieningen en alle ondernemingen of andere entiteiten die verschillende typen spoorvervoer of

om alle in bijlage 26 genoemde boekhoudkundige informatie of een gedeelte daarvan te verstrekken, in voldoende mate gedetailleerd, overeenkomstig hetgeen als noodzakelijk en evenredig wordt geacht.

Onverminderd de bevoegdheden van de autoriteiten die bevoegd zijn voor gevallen van staatssteun, mag het toezichthoudende orgaan aan de hand van de boekhouding ook conclusies trekken inzake gevallen van staatssteun, en deelt zij die gevallen mee aan deze autoriteiten.

Art. 66/4. § 1. Het toezichthoudende orgaan wisselt met toezichthoudende organen van andere lidstaten van de Europese Unie informatie uit over zijn werk en zijn besluitvormingsbeginselen en -praktijk en wisselt, in het bijzonder, informatie uit over de hoofdpunten van zijn procedures en over de problemen met de interpretatie van omgezet spoorwegrecht van de Unie. Het werkt samen met toezichthoudende organen van andere lidstaten van de Europese Unie met als doel de besluitvorming te coördineren. Daartoe neemt hij deel aan en werkt hij samen in een net dat de toezichthoudende organen van lidstaten verenigt.

§ 2. Het toezichthoudende orgaan werkt nauw samen met de toezichthoudende organen van andere lidstaten, onder meer door middel van werkafspraken, om elkaar wederzijdse bijstand te verlenen bij de taken inzake markttoezicht, klachtenbehandeling en onderzoeken.

§ 3. Bij een klacht of een onderzoek uit eigen beweging inzake toegang of heffing betreffende een internationaal treinpad, alsmede in het kader van het toezicht op de concurrentie op de markt voor internationale spoorvervoersdiensten, raadpleegt het toezichthoudende orgaan de toezichthoudende organen van alle andere lidstaten waardoor het internationale treinpad loopt en, in voorkomend geval, de Europese Commissie, en verzoekt hij hen om de nodige informatie alvorens een beslissing te nemen.

§ 4. Indien hij geraadpleegd wordt door een toezichthoudend orgaan van een andere lidstaat, verstrekt hij alle informatie die hij zelf krachtens deze Codex mag vragen. Deze informatie mag alleen worden gebruikt voor de behandeling van de klacht of het onderzoek bedoeld in paragraaf 3.

infrastructuurbeheer uitvoeren of integreren als bedoeld in artikel 4, § 1, en in artikel 9, te verzoeken om alle in bijlage 26 genoemde boekhoudkundige informatie of een gedeelte daarvan te verstrekken, in voldoende mate gedetailleerd, overeenkomstig hetgeen als noodzakelijk en evenredig wordt geacht.

Onverminderd de bevoegdheden van de autoriteiten die bevoegd zijn voor gevallen van staatssteun, mag het toezichthoudende orgaan aan de hand van de boekhouding ook conclusies trekken inzake gevallen van staatssteun, en deelt zij die gevallen mee aan deze autoriteiten.

Art. 66/4. § 1. Het toezichthoudende orgaan wisselt met toezichthoudende organen van andere lidstaten van de Europese Unie informatie uit over zijn werk en zijn besluitvormingsbeginselen en -praktijk en wisselt, in het bijzonder, informatie uit over de hoofdpunten van zijn procedures en over de problemen met de interpretatie van omgezet spoorwegrecht van de Unie. Het werkt samen met toezichthoudende organen van andere lidstaten van de Europese Unie met als doel de besluitvorming te coördineren. Daartoe neemt hij deel aan en werkt hij samen in een net dat de toezichthoudende organen van lidstaten verenigt.

§ 2. Het toezichthoudende orgaan werkt nauw samen met de toezichthoudende organen van andere lidstaten, onder meer door middel van werkafspraken, om elkaar wederzijdse bijstand te verlenen bij de taken inzake markttoezicht, klachtenbehandeling en onderzoeken.

§ 2/1. Indien voor aangelegenheden met betrekking tot een internationale dienst besluiten nodig zijn van het toezichthoudende orgaan en van een toezichthoudend orgaan van een andere lidstaat, werken de desbetreffende organen samen bij de voorbereiding van hun respectieve besluiten.

§ 3. Bij een klacht of een onderzoek uit eigen beweging inzake toegang of heffing betreffende een internationaal treinpad, alsmede in het kader van het toezicht op de concurrentie op de markt voor internationale spoorvervoersdiensten, raadpleegt het toezichthoudende orgaan de toezichthoudende organen van alle andere lidstaten waardoor het internationale treinpad loopt en, in voorkomend geval, de Europese Commissie, en verzoekt hij hen om de nodige informatie alvorens een beslissing te nemen.

§ 4. Indien hij geraadpleegd wordt door een toezichthoudend orgaan van een andere lidstaat, verstrekt hij alle informatie die hij zelf krachtens deze Codex mag vragen. Deze informatie mag alleen worden gebruikt voor de behandeling van de klacht of het onderzoek bedoeld in paragraaf 3.

§ 5. Wanneer het toezichthoudende orgaan een klacht ontvangt of uit eigen beweging een onderzoek voert, deelt hij de relevante informatie mee aan het bevoegde toezichthoudende orgaan, zodat deze laatste maatregelen kan treffen ten aanzien van de betrokken partijen.

§ 6. Elke vertegenwoordiger van infrastructuurbeheerders betrokken overeenkomstig artikel 45 verstrekt onverwijld alle informatie die voor de behandeling van de klacht of het onderzoek als bedoeld in paragraaf 3 worden gevraagd door het toezichthoudende orgaan van de lidstaat waar de betrokken vertegenwoordiger is gevestigd. Het toezichthoudende orgaan heeft het recht om de informatie betreffende het betrokken internationale treinpad mee te delen aan de in paragraaf 3 bedoelde toezichthoudende organen.

§ 7. Op verzoek van een toezichthoudend orgaan kan de Europese Commissie deelnemen aan de in de paragrafen 2 tot en met 6 genoemde werkzaamheden teneinde de in die paragrafen omschreven samenwerking tussen de toezichthoudende organen te vergemakkelijken.

§ 8. Het toezichthoudende orgaan ontwikkelt samen met andere toezichthoudende organen gemeenschappelijke beginselen en praktijken voor de besluitvorming waarvoor zij krachtens deze wet bevoegd zijn.

§ 9. Het toezichthoudende orgaan beoordeelt de beslissingen en praktijken in het kader van de in artikelen 60/1 en 45, bedoelde samenwerking tussen de infrastructuurbeheerders die de bepalingen van deze Codex ten uitvoer leggen of, in het algemeen, het internationale spoorvervoer vergemakkelijken.

§ 5. Wanneer het toezichthoudende orgaan een klacht ontvangt of uit eigen beweging een onderzoek voert, deelt hij de relevante informatie mee aan het bevoegde toezichthoudende orgaan, zodat deze laatste maatregelen kan treffen ten aanzien van de betrokken partijen.

§ 6. Elke vertegenwoordiger van infrastructuurbeheerders betrokken overeenkomstig artikel 45 verstrekt onverwijld alle informatie die voor de behandeling van de klacht of het onderzoek als bedoeld in paragraaf 3 worden gevraagd door het toezichthoudende orgaan van de lidstaat waar de betrokken vertegenwoordiger is gevestigd. Het toezichthoudende orgaan heeft het recht om de informatie betreffende het betrokken internationale treinpad mee te delen aan de in paragraaf 3 bedoelde toezichthoudende organen.

§ 7. Op verzoek van een toezichthoudend orgaan kan de Europese Commissie deelnemen aan de in de paragrafen 2 tot en met 6 genoemde werkzaamheden teneinde de in die paragrafen omschreven samenwerking tussen de toezichthoudende organen te vergemakkelijken.

§ 8. Het toezichthoudende orgaan ontwikkelt samen met andere toezichthoudende organen gemeenschappelijke beginselen en praktijken voor de besluitvorming waarvoor zij krachtens deze wet bevoegd zijn. *Dergelijke gemeenschappelijke beginselen en praktijken omvatten regelingen voor de beslechting van geschillen die zich voordoen in het kader van paragraaf 2/1.*

§ 9. Het toezichthoudende orgaan beoordeelt de beslissingen en praktijken in het kader van de in artikelen 60/1 en 45, bedoelde samenwerking tussen de infrastructuurbeheerders die de bepalingen van deze Codex ten uitvoer leggen of, in het algemeen, het internationale spoorvervoer vergemakkelijken.

Coordination des articles

Loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire

TEXTE ACTUEL (AVANT MODIFICATIONS)

TEXTE COORDONNE (APRES MODIFICATIONS)

Art. 3. Pour l'application du présent Code, il y a lieu d'entendre par :

(...)

29° « Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire » : *tout organisme ou toute entreprise chargés en particulier de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande. Les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs organismes ou entreprises;*

Art. 3. Pour l'application du présent Code, il y a lieu d'entendre par :

(...)

29° « Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire » : *toute entité ou entreprise chargée de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et responsable de la participation à son développement, conformément aux règles établies par le présent Code et, le cas échéant, par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, dans le cadre de la politique générale en matière de développement et de financement de l'infrastructure ferroviaire ;*

(...)

79° « développement de l'infrastructure ferroviaire » : *la planification du réseau, la planification financière et la programmation des investissements, ainsi que la construction et le réaménagement de l'infrastructure;*
80° « entretien de l'infrastructure ferroviaire » : *les travaux destinés à conserver l'état et les capacités de l'infrastructure existante ;*

81° « conflit d'intérêts » : *une situation dans laquelle une personne a par elle-même ou par personne interposée un intérêt personnel susceptible d'influer sur l'exercice impartial et objectif de ses fonctions ou de créer la suspicion légitime d'une telle influence.*

Art. 4/2/1. § 1er. *Les membres du conseil d'administration du gestionnaire de l'infrastructure, les membres du comité de direction, les personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles, de gestion du trafic et de planification de l'entretien agissent de manière non discriminatoire et leur impartialité ne peut être affectée par aucun conflit d'intérêts. A cet effet, ils établissent lors de leur entrée en fonction une déclaration d'absence de conflit d'intérêts qu'ils transmettent à l'organe de contrôle et dont le modèle est repris à l'annexe 28.*

Une même personne ne peut être concomitamment : 1° membre du conseil d'administration et/ou membre du comité de direction d'un gestionnaire de l'infrastructure et membre du conseil d'administration

et/ou du comité de direction d'une entreprise ferroviaire ;

2° chargée de prendre des décisions sur les fonctions essentielles, de gestion du trafic et de planification de l'entretien et membre du conseil d'administration et/ou du comité de direction d'une entreprise ferroviaire.

§ 2. À condition qu'aucun conflit d'intérêts ne survienne et que la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial soit garantie, le gestionnaire de l'infrastructure peut :

1° déléguer des fonctions en les confiant à une entité différente, à condition que celle-ci ne soit pas une entreprise ferroviaire, qu'elle ne contrôle pas une entreprise ferroviaire ou qu'elle ne soit pas contrôlée par une entreprise ferroviaire ;

2° déléguer l'exécution de travaux et de tâches connexes concernant le développement, l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire en les confiant à des entreprises ferroviaires ou à des sociétés qui contrôlent l'entreprise ferroviaire ou qui sont contrôlées par l'entreprise ferroviaire.

Le gestionnaire de l'infrastructure conserve le pouvoir de supervision sur l'exercice des fonctions décrites à l'article 3, 29°, et assume la responsabilité à cet égard conformément à l'article 94.

Les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure peuvent être exercées par différents gestionnaires de l'infrastructure dès lors qu'ils respectent les articles 4/1 à 4/2/1 et qu'ils assument la pleine responsabilité de l'exercice des fonctions concernées.

§ 3. Les recettes provenant des activités de gestion du réseau d'infrastructure, y compris les fonds publics, ne peuvent être utilisées par le gestionnaire de l'infrastructure que pour financer ses propres activités, y compris le service de ses emprunts. Le gestionnaire de l'infrastructure peut également utiliser ces recettes pour verser des dividendes aux propriétaires de l'entreprise, parmi lesquels peuvent figurer des actionnaires privés.

Le gestionnaire de l'infrastructure n'accorde pas de prêt aux entreprises ferroviaires, que ce soit directement ou indirectement.

Les entreprises ferroviaires n'accordent pas de prêt au gestionnaire de l'infrastructure, que ce soit directement ou indirectement.

Art. 5. Ont un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes :

1° La Société nationale des Chemins de fer belges pour l'exploitation de l'ensemble de ses activités de

Art. 5. § 1^{er}. Ont un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes :

1° La Société nationale des Chemins de fer belges pour l'exploitation de l'ensemble de ses activités de

transports. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation maritime et intérieure et les autres installations de service visées à l'annexe 1re, point 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final ;

2° Toute entreprise ferroviaire établie dans un Etat membre de l'Union européenne, pour l'exploitation de tout type de services de transport de marchandises. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation maritime et intérieure et les autres installations de service visées à l'annexe 1re, point 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final ;

3° Toute entreprise ferroviaire établie dans un Etat membre de l'Union européenne pour l'exploitation de services de transport *international* de voyageurs. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'annexe 1re, point 2 ;

4° Toute association touristique effectuant des circulations à des fins touristiques avec du matériel historique et reconnue à cette fin.

transports. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation maritime et intérieure et les autres installations de service visées à l'annexe 1re, point 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final ;

2° Toute entreprise ferroviaire établie dans un Etat membre de l'Union européenne, pour l'exploitation de tout type de services de transport de marchandises. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation maritime et intérieure et les autres installations de service visées à l'annexe 1re, point 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final ;

3° Toute entreprise ferroviaire établie dans un Etat membre de l'Union européenne pour l'exploitation de services de transport de voyageurs. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'annexe 1re, point 2 ;

4° Toute association touristique effectuant des circulations à des fins touristiques avec du matériel historique et reconnue à cette fin.

§ 2. Lorsque, conformément à l'article 62, § 3, alinéa 1er, 5°, l'organe de contrôle décide que l'exercice du droit d'accès visé à l'article 5, 3°, est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un contrat de service public, il en informe immédiatement le Ministre qui peut, dans ce seul cas, proposer l'adoption d'une décision, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, visant à limiter ce droit d'accès. A cet effet, l'arrêté royal susmentionné est porté à la connaissance du gestionnaire de l'infrastructure au plus tard deux mois après que la décision de l'organe de contrôle ait été notifiée au Ministre.

Art. 9. § 1er. Le gestionnaire de l'infrastructure fournit à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, l'ensemble des prestations minimales établies à l'annexe 1re, point 1.

§ 2. Les exploitants d'installations de service fournissent à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, un accès, y compris aux voies d'accès, aux infrastructures visées à l'annexe 1re, point 2, et aux services offerts dans ces infrastructures.

§ 3. Afin d'assurer la totale transparence et le caractère non discriminatoire de l'accès aux installations de service visées à l'annexe 1re, point 2, a), b), c), d), g) et i), et de la fourniture de services dans ces installations lorsque l'exploitant d'une telle installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'une entité ou entreprise qui est également active et occupe une position dominante sur des

Art. 9. § 1er. Le gestionnaire de l'infrastructure fournit à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, l'ensemble des prestations minimales établies à l'annexe 1re, point 1.

§ 2. Les exploitants d'installations de service fournissent à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, un accès, y compris aux voies d'accès, aux infrastructures visées à l'annexe 1re, point 2, et aux services offerts dans ces infrastructures.

§ 3. Afin d'assurer la totale transparence et le caractère non discriminatoire de l'accès aux installations de service visées à l'annexe 1re, point 2, a), b), c), d), g) et i), et de la fourniture de services dans ces installations lorsque l'exploitant d'une telle installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'une entité ou entreprise qui est également active et occupe une position dominante sur des

marchés nationaux de services de transport ferroviaire pour lesquels l'installation est utilisée, il est organisé de manière à assurer son indépendance organisationnelle et décisionnelle vis-à-vis de cette entité ou entreprise. Cette indépendance n'implique pas obligatoirement l'établissement d'une entité juridique distincte pour ces installations de service et peut être réalisée par la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entité juridique.

Pour toutes les installations de service visées à l'annexe 1^{re}, point 2, l'exploitant et l'entité ou l'entreprise disposent de comptes séparés, y compris des bilans, des comptes de résultat et des flux de trésorerie séparés.

Lorsque l'exploitation de l'installation de service est assurée par un gestionnaire de l'infrastructure ou que l'exploitant de l'installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'un gestionnaire de l'infrastructure, le respect des exigences visées dans le présent paragraphe est réputé être démontré par le respect des exigences visées à l'article 4/2.

§ 4. Les demandes d'accès à l'installation de service, et de fourniture de services dans ladite installation visée à l'annexe 1^{re}, point 2, introduites par les entreprises ferroviaires sont traitées dans un délai raisonnable fixé par l'organe de contrôle. Ces demandes ne peuvent être refusées que s'il existe des alternatives viables permettant aux entreprises ferroviaires d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables. Cela n'oblige pas l'exploitant de l'installation de service à investir dans les ressources ou les installations pour répondre à toutes les demandes introduites par les entreprises ferroviaires.

Lorsque les demandes introduites par les entreprises ferroviaires concernent l'accès à une installation de service et la fourniture de services dans une installation de service gérée par un exploitant d'installation de service visé au paragraphe 3, cet exploitant justifie par écrit toute décision de refus et indique les alternatives viables dans d'autres installations.

§ 5. En cas de conflit entre différentes demandes, un exploitant d'installation de service visée à l'annexe 1^{re}, point 2, tente de répondre à toutes les demandes dans la mesure du possible. Si aucune alternative viable n'existe et qu'il est impossible de répondre à toutes les demandes de capacités pour l'installation concernée sur la base des besoins avérés, le candidat peut introduire une plainte auprès de l'organe de contrôle,

marchés nationaux de services de transport ferroviaire pour lesquels l'installation est utilisée, il est organisé de manière à assurer son indépendance organisationnelle et décisionnelle vis-à-vis de cette entité ou entreprise. Cette indépendance n'implique pas obligatoirement l'établissement d'une entité juridique distincte pour ces installations de service et peut être réalisée par la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entité juridique.

Pour toutes les installations de service visées à l'annexe 1^{re}, point 2, l'exploitant et l'entité ou l'entreprise disposent de comptes séparés, y compris des bilans, des comptes de résultat et des flux de trésorerie séparés.

Lorsque l'exploitation de l'installation de service est assurée par un gestionnaire de l'infrastructure ou que l'exploitant de l'installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'un gestionnaire de l'infrastructure, le respect des exigences visées dans le présent paragraphe est réputé être démontré par le respect des exigences visées à l'article 4/2.

§ 4. Les demandes d'accès à l'installation de service, et de fourniture de services dans ladite installation visée à l'annexe 1^{re}, point 2, introduites par les entreprises ferroviaires sont traitées dans un délai raisonnable fixé par l'organe de contrôle. Ces demandes ne peuvent être refusées que s'il existe des alternatives viables permettant aux entreprises ferroviaires d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables. Cela n'oblige pas l'exploitant de l'installation de service à investir dans les ressources ou les installations pour répondre à toutes les demandes introduites par les entreprises ferroviaires.

Lorsque les demandes introduites par les entreprises ferroviaires concernent l'accès à une installation de service et la fourniture de services dans une installation de service gérée par un exploitant d'installation de service visé au paragraphe 3, cet exploitant justifie par écrit toute décision de refus et indique les alternatives viables dans d'autres installations.

§ 5. En cas de conflit entre différentes demandes, un exploitant d'installation de service visée à l'annexe 1^{re}, point 2, tente de répondre à toutes les demandes dans la mesure du possible. Si aucune alternative viable n'existe et qu'il est impossible de répondre à toutes les demandes de capacités pour l'installation concernée sur la base des besoins avérés, le candidat peut introduire une plainte auprès de l'organe de contrôle,

qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à ce candidat.

§ 6. Si une installation de service visée à l'annexe 1^{re}, point 2, n'a pas été utilisée pendant au moins deux années consécutives et si des entreprises ferroviaires se sont déclarées intéressées par un accès à cette installation auprès de l'exploitant de cette installation, sur la base de besoins avérés, son propriétaire annonce publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au crédit-bail en tant qu'installation de service ferroviaire, en totalité ou en partie, à moins que l'exploitant de cette installation de service ne démontre qu'un processus de reconversion en cours empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire.

§ 7. Si l'exploitant de l'installation de service fournit l'un des services visés à l'annexe 1^{re}, point 3, en tant que prestations complémentaires, il les fournit de manière non discriminatoire à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande.

§ 8. Les entreprises ferroviaires peuvent demander, en tant que prestation connexe, au gestionnaire de l'infrastructure ou à d'autres exploitants d'installations de service, une prestation visée à l'annexe 1^{re}, point 4. L'exploitant d'installations de service n'est pas tenu de fournir ces prestations connexes. Lorsque l'exploitant de l'installation de service décide de proposer à d'autres l'une de ces prestations, il les fournit sur demande aux entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire.

§ 9. Le Roi peut adopter des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'accès aux services à fournir dans les installations de service visées à l'annexe 1^{re}, points 2 à 4.

Art. 25. En cas de perturbation de la circulation ferroviaire du fait d'une défaillance technique, d'un accident ou d'un incident grave, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire prend les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale.

qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à ce candidat.

§ 6. Si une installation de service visée à l'annexe 1^{re}, point 2, n'a pas été utilisée pendant au moins deux années consécutives et si des entreprises ferroviaires se sont déclarées intéressées par un accès à cette installation auprès de l'exploitant de cette installation, sur la base de besoins avérés, son propriétaire annonce publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au crédit-bail en tant qu'installation de service ferroviaire, en totalité ou en partie, à moins que l'exploitant de cette installation de service ne démontre qu'un processus de reconversion en cours empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire.

§ 7. Si l'exploitant de l'installation de service fournit l'un des services visés à l'annexe 1^{re}, point 3, en tant que prestations complémentaires, il les fournit de manière non discriminatoire à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande.

§ 8. Les entreprises ferroviaires peuvent demander, en tant que prestation connexe, au gestionnaire de l'infrastructure ou à d'autres exploitants d'installations de service, une prestation visée à l'annexe 1^{re}, point 4. L'exploitant d'installations de service n'est pas tenu de fournir ces prestations connexes. Lorsque l'exploitant de l'installation de service décide de proposer à d'autres l'une de ces prestations, il les fournit sur demande aux entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire.

§ 9. Le Roi peut adopter des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'accès aux services à fournir dans les installations de service visées à l'annexe 1^{re}, points 2 à 4.

§ 10. *L'organe de contrôle est informé sans retard lorsqu'une demande d'accès à des installations de service ou de fourniture de services associés au transport ferroviaire ne peut être satisfaite à l'issue de la procédure de coordination, par l'exploitant d'une installation de service visée à l'annexe 1^{re}, point 2, tel que prévue par le règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire.*

Art. 25. En cas de perturbation de la circulation ferroviaire du fait d'une défaillance technique, d'un accident ou d'un incident grave, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire prend les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale.

Sans préjudice de l'article 93 et du chapitre 6 du titre 4, il établit un plan d'intervention qui comporte une liste des diverses instances intervenantes à alerter en cas d'accident grave ou de perturbations sérieuses de la circulation.

Sans préjudice de l'article 93 et du chapitre 6 du titre 4, il établit un plan d'intervention qui comporte une liste des diverses instances intervenantes à alerter en cas d'accident grave ou de perturbations sérieuses de la circulation.

En cas de perturbation affectant potentiellement la circulation transfrontalière, le gestionnaire de l'infrastructure partage toute information pertinente avec les autres gestionnaires de l'infrastructure dont le réseau et la circulation ferroviaire sont susceptibles d'être affectés par la perturbation en question. Les gestionnaires de l'infrastructure concernés coopèrent pour assurer le rétablissement d'une situation normale dans la circulation transfrontalière.

Art. 26/1. En ce qui concerne la planification à long terme des grands travaux d'entretien et/ou de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire et/ou de réaménagement de l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure consulte les candidats et, dans la mesure du possible, tient compte des préoccupations exprimées.

La programmation des travaux d'entretien est effectuée par le gestionnaire de l'infrastructure de manière non discriminatoire.

Art. 26/2. Sans préjudice de l'article 156ter que la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, le gestionnaire de l'infrastructure peut conclure des accords de coopération avec une ou plusieurs entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire, et ce en vue de procurer des avantages aux clients, comme une réduction des coûts ou une amélioration de la performance sur la partie du réseau visée par l'accord.

L'organe de contrôle est informé préalablement à la conclusion de tels accords.

Art. 26/3. § 1er. Le gestionnaire de l'infrastructure met en place un mécanisme de coordination approprié pour assurer la coordination entre les candidats, le SPF Mobilité et Transports et, lorsque cela est pertinent, les autres parties prenantes du secteur. L'organe de contrôle participe en qualité d'observateur. La coordination porte notamment sur:
1° les besoins des candidats quant à l'entretien et au développement des capacités de l'infrastructure ;
2° la teneur des objectifs de performance orientés vers l'utilisateur contenus dans les contrats visés à l'article 47 et des mesures d'incitation visées à l'article 47, paragraphe 2, ainsi que leur mise en œuvre ;

3° la teneur et la mise en oeuvre du document de référence du réseau ;

4° les questions d'intermodalité et d'interopérabilité ;

5° toute autre question en rapport avec les conditions d'accès, l'utilisation de l'infrastructure et la qualité des services assurés par le gestionnaire de l'infrastructure.

Le cas échéant, le gestionnaire de l'infrastructure élabore et publie des lignes directrices relatives à la coordination, en concertation avec les parties intéressées. La coordination a lieu au moins une fois par an et le gestionnaire de l'infrastructure publie sur son site internet un aperçu des activités menées en vertu du présent article.

Dans le cadre de la coordination prévue par le présent article, le gestionnaire de l'infrastructure met à l'ordre du jour les points demandés par chacune des parties visées à l'alinéa 1er.

La coordination prévue par le présent article s'entend sans préjudice du droit des candidats à saisir l'organe de contrôle et des compétences de cet organe.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure participe et coopère au réseau européen des gestionnaires de l'infrastructure établi conformément à l'article 7 septies de la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

Art. 31. Lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités d'infrastructure en vue de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs avec des arrêts permettant des services de transport entre deux gares situées en Belgique, il en informe le gestionnaire de l'infrastructure concerné et l'organe de contrôle.

Afin de pouvoir évaluer si l'objectif principal d'un service international est le transport de voyageurs sur un trajet entre des gares situées dans des Etats membres différents, l'organe de contrôle veille à ce que le ministre, ainsi que le ministre ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs défini dans un contrat de service public et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service international de transport de voyageurs soient informés.

Art. 31. Lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités d'infrastructure en vue d'exploiter un service de transport de voyageurs, il en informe le gestionnaire de l'infrastructure et l'organe de contrôle au moins dix-huit mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service auquel la demande de capacité se rapporte.

Afin que l'organe de contrôle soit en mesure d'évaluer l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, l'organe de contrôle veille à ce que le ministre ayant attribué le service de transport ferroviaire de voyageurs sur le trajet en question défini dans un contrat de service public et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service de transport de voyageurs soient informés au plus tard dans un délai de dix jours.

Art. 33. § 1^{er}. Les demandes relatives aux services réguliers sont introduites et traitées dans le respect du calendrier inscrit à l'annexe 3 et selon les modalités prévues dans le document de référence du réseau.

Art. 33. § 1er. Les demandes relatives aux services réguliers sont introduites et traitées dans le respect du calendrier inscrit à l'annexe VII de la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire

§ 2. Les demandes qui s'insèrent dans un accord-cadre sont traitées conformément à cet accord.

§ 3. Les demandes introduites au-delà de la date limite d'introduction des demandes de capacité ne peuvent être satisfaites que sur les capacités du réseau disponibles après l'attribution des sillons ou sur les capacités réservées.

§ 4. Les demandes présentées après la publication de l'horaire de service, mais qui concerne cet horaire de service, ne peuvent être satisfaites que pour la durée restante de l'horaire de service en cours et sur les capacités du réseau disponibles après l'attribution des sillons ou sur les capacités réservées.

Art. 37. L'entretien programmé de l'infrastructure ferroviaire prend la forme d'une demande de capacité, introduite en tant que réservation dans le cadre de la préparation de l'horaire de service. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire tient compte de son incidence sur les demandes de capacités des candidats.

Le gestionnaire de l'infrastructure informe, dès que possible, les parties intéressées de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure en raison des travaux d'entretien non programmés.

Art. 52/1. Les redevances d'utilisation de l'infrastructure pour l'utilisation de corridors ferroviaires définis *dans la Décision 2009/561/CE* sont différenciées de manière à encourager l'équipement des trains avec le système ETCS conforme à la version adoptée par la Décision 2008/386/CE et aux versions ultérieures. Cette différenciation n'entraîne aucun changement du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure.

Cette différenciation des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne s'applique pas aux lignes ferroviaires mentionnées *dans la Décision 2009/561/CE* sur lesquelles ne circulent que des trains équipés du système ETCS.

Le Roi peut décider d'étendre cette différenciation aux lignes ferroviaires non mentionnées *dans la Décision 2009/561/CE*.

Le Roi peut déterminer les modalités à suivre pour mettre en place cette différenciation de la redevance d'utilisation de l'infrastructure.

unique européen et selon les modalités prévues dans le document de référence du réseau.

§ 2. Les demandes qui s'insèrent dans un accord-cadre sont traitées conformément à cet accord.

§ 3. Les demandes introduites au-delà de la date limite d'introduction des demandes de capacité ne peuvent être satisfaites que sur les capacités du réseau disponibles après l'attribution des sillons ou sur les capacités réservées.

§ 4. Les demandes présentées après la publication de l'horaire de service, mais qui concerne cet horaire de service, ne peuvent être satisfaites que pour la durée restante de l'horaire de service en cours et sur les capacités du réseau disponibles après l'attribution des sillons ou sur les capacités réservées.

Art. 37. L'entretien programmé de l'infrastructure ferroviaire prend la forme d'une demande de capacité, introduite en tant que réservation dans le cadre de la préparation de l'horaire de service. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire tient compte de son incidence sur les demandes de capacités des candidats.

Le gestionnaire de l'infrastructure informe, dès que possible, les parties intéressées de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure en raison des travaux d'entretien non programmés.

L'organe de contrôle peut exiger que le gestionnaire de l'infrastructure mette ces informations à sa disposition.

Art. 52/1. Les redevances d'utilisation de l'infrastructure pour l'utilisation de corridors ferroviaires définis *dans le règlement (UE) 2016/919 de la Commission* sont différenciées de manière à encourager l'équipement des trains avec le système ETCS conforme à la version adoptée par la Décision 2008/386/CE et aux versions ultérieures. Cette différenciation n'entraîne aucun changement du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure.

Cette différenciation des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne s'applique pas aux lignes ferroviaires mentionnées *dans le règlement (UE) 2016/919 de la Commission* sur lesquelles ne circulent que des trains équipés du système ETCS.

Le Roi peut décider d'étendre cette différenciation aux lignes ferroviaires non mentionnées *dans le règlement (UE) 2016/919 de la Commission*.

Le Roi peut déterminer les modalités à suivre pour mettre en place cette différenciation de la redevance d'utilisation de l'infrastructure.

Cet article ne s'applique pas aux trains non équipés du système ETCS et utilisés pour les services régionaux de transport de voyageurs qui ont été mis en service pour la première fois avant 1985.

Art. 62. § 1^{er}. Outre les missions conférées en vertu de la loi, l'organe de contrôle est investi des missions décrites dans le présent article.

§ 2. Au titre de ses missions de conseil, l'organe de contrôle :

1° donne des avis motivés et soumet des propositions;
2° d'initiative ou à la demande du ministre, effectue des recherches et des études relatives au marché ferroviaire;

3° délivre au ministre les informations nécessaires à l'établissement des règles relatives à la licence, à la tarification, à la répartition des capacités d'infrastructure;

4° coopère avec les organismes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne afin de coordonner les principes décisionnels dans l'ensemble de l'Union;

5° rend, préalablement à la conclusion ou à la modification de la convention de transport visée à l'article 8 de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges, un avis motivé quant à son contenu.

§ 3. Au titre de ses missions de contrôle, l'organe de contrôle :

1° contrôle la conformité du document de référence du réseau, dans ses versions provisoires et définitives, au présent Code ferroviaire et à ses arrêtés d'exécution;

2° veille à ce que les redevances soient conformes aux dispositions du présent Code ferroviaire, de ses arrêtés d'exécution et du document de référence du réseau et appliquées de manière non discriminatoire;

3° veille à ce que la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire soit conforme aux dispositions de la présente loi, de ses arrêtés d'exécution et du document de référence du réseau;

4° sans préjudice de la loi sur la protection de la concurrence économique coordonnée le 15 septembre 2006, contrôle la concurrence sur les marchés des services ferroviaires, y compris le marché du transport de fret ferroviaire;

5° *détermine, à la suite d'une demande du ministre, le ministre ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs défini dans un contrat de service public ou des entreprises ferroviaires concernées, si le principal objectif d'un service de transport de voyageurs est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des Etats membres*

Cet article ne s'applique pas aux trains non équipés du système ETCS et utilisés pour les services régionaux de transport de voyageurs qui ont été mis en service pour la première fois avant 1985.

Art. 62. § 1^{er}. Outre les missions conférées en vertu de la loi, l'organe de contrôle est investi des missions décrites dans le présent article.

§ 2. Au titre de ses missions de conseil, l'organe de contrôle :

1° donne des avis motivés et soumet des propositions;
2° d'initiative ou à la demande du ministre, effectue des recherches et des études relatives au marché ferroviaire;

3° délivre au ministre les informations nécessaires à l'établissement des règles relatives à la licence, à la tarification, à la répartition des capacités d'infrastructure;

4° coopère avec les organismes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne afin de coordonner les principes décisionnels dans l'ensemble de l'Union;

5° rend, préalablement à la conclusion ou à la modification de la convention de transport visée à l'article 8 de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges, un avis motivé quant à son contenu.

§ 3. Au titre de ses missions de contrôle, l'organe de contrôle :

1° contrôle la conformité du document de référence du réseau, dans ses versions provisoires et définitives, au présent Code ferroviaire et à ses arrêtés d'exécution;

2° veille à ce que les redevances soient conformes aux dispositions du présent Code ferroviaire, de ses arrêtés d'exécution et du document de référence du réseau et appliquées de manière non discriminatoire;

3° veille à ce que la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire soit conforme aux dispositions de la présente loi, de ses arrêtés d'exécution et du document de référence du réseau;

4° sans préjudice de la loi sur la protection de la concurrence économique coordonnée le 15 septembre 2006, contrôle la concurrence sur les marchés des services ferroviaires, y compris le marché du transport de fret ferroviaire;

5° *détermine si l'exercice du droit d'accès visé à l'article 5, 3°, est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un contrat de service public lorsque l'exercice de ce droit couvre le même trajet que le contrat de service public en question ou un trajet alternatif. Le cas échéant, le Ministre peut*

différents; Le Roi peut arrêter la procédure et les critères à respecter lors de cet examen;

limiter le droit d'accès visé à l'article 5, 3°, conformément à l'article 5, § 2.

Pour déterminer si l'équilibre économique d'un contrat de service public est susceptible d'être compromis, l'organe de contrôle procède à une analyse économique objective et fonde sa décision sur des critères qu'il préétablit. Il statue à la demande de l'une des entités suivantes, présentée dans un délai d'un mois à compter de la réception de l'information relative à l'intention d'assurer un service de transport de voyageurs :

- a) du ministre;*
- b) du gestionnaire de l'infrastructure ;*
- c) de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.*

L'organe de contrôle motive sa décision et précise les conditions dans lesquelles une des entités suivantes peut demander le réexamen de la décision dans un délai d'un mois à compter de sa notification :

- a) le ministre ;*
- b) le gestionnaire de l'infrastructure ;*
- c) l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public ;*
- d) l'entreprise ferroviaire demandant l'accès.*

Lorsque l'organe de contrôle décide que le service de transport de voyageurs envisagé compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public, il indique les changements qui pourraient être apportés à ce service afin qu'il puisse être exercé.

6° vérifie le respect de l'article 4;

7° réalise, à la demande du ministre qui a les Entreprises publiques dans ses attributions, un audit annuel de l'exécution de la convention de transport visée à l'article 8 de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges;

8° réalise, à la demande du ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions, un audit annuel de l'exécution de la méthode d'enregistrement des perturbations utilisée par le gestionnaire de l'infrastructure telle que visée à l'article 31/2 de l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

9° contrôle l'accès aux services et leur tarification conformément à l'article 9;

10° vérifie que l'exercice de la servitude perpétuelle visée à l'article 156quater, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques ne porte pas atteinte au droit d'accès visé à l'article 9 du Code ferroviaire.

6° vérifie le respect de l'article 4;

7° réalise, à la demande du ministre qui a les Entreprises publiques dans ses attributions, un audit annuel de l'exécution de la convention de transport visée à l'article 8 de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges;

8° réalise, à la demande du ministre qui a la régulation du transport ferroviaire dans ses attributions, un audit annuel de l'exécution de la méthode d'enregistrement des perturbations utilisée par le gestionnaire de l'infrastructure telle que visée à l'article 31/2 de l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;

9° contrôle l'accès aux services et leur tarification conformément à l'article 9;

10° vérifie que l'exercice de la servitude perpétuelle visée à l'article 156quater, § 1^{er}, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques ne porte pas atteinte au droit d'accès visé à l'article 9 du Code ferroviaire.

Sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence sur le marché des services ferroviaires, l'organe de contrôle est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et, en particulier, à contrôler l'alinéa 1er, 1° à 10°, de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie notamment si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats.

§ 4. Au titre de sa mission de règlement administratif des litiges, l'organe de contrôle tranche :

1° dans les dix jours ouvrables, les litiges dans la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, sans préjudice des voies de recours existantes, à la requête, soit du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, soit d'un candidat;

2° dans les trente jours ouvrables, les litiges concernant l'exécution de la convention de transport visée à l'article 8 de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire;

3° dans les dix jours ouvrables, les litiges relatifs au système d'amélioration des performances, sans préjudice des voies de recours existantes, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou d'une entreprise ferroviaire.

Le Roi fixe les modalités de ce règlement des litiges. Ce règlement est également exposé dans le document de référence du réseau.

§ 5. Au titre de ses missions de recours administratif, l'organe de contrôle peut être saisi sur plainte écrite, notifiée par envoi recommandé, par tout candidat, notamment pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure ou, le cas échéant, par l'entreprise ferroviaire ou l'exploitant d'une installation de service, s'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice en ce qui concerne :

1° le document de référence du réseau, dans ses versions provisoires et définitives, ou les critères qu'il contient;

11° vérifie que les accords de coopération conclus conformément à l'article 26/2 ne sont pas discriminatoires et contrôle l'exécution de ces accords.

Sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence sur le marché des services ferroviaires, l'organe de contrôle est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et en particulier, à vérifier de sa propre initiative qu'un candidat ne fait pas l'objet d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice en ce qui concerne les éléments énumérés au paragraphe 5, alinéa 1er, 1° à 9°. Il vérifie notamment si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats.

§ 4. Au titre de sa mission de règlement administratif des litiges, l'organe de contrôle tranche :

1° dans les dix jours ouvrables, les litiges dans la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, sans préjudice des voies de recours existantes, à la requête, soit du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, soit d'un candidat;

2° dans les trente jours ouvrables, les litiges concernant l'exécution de la convention de transport visée à l'article 8 de la loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire;

3° dans les dix jours ouvrables, les litiges relatifs au système d'amélioration des performances, sans préjudice des voies de recours existantes, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou d'une entreprise ferroviaire.

Le Roi fixe les modalités de ce règlement des litiges. Ce règlement est également exposé dans le document de référence du réseau.

§ 5. Au titre de ses missions de recours administratif, l'organe de contrôle peut être saisi sur plainte écrite, notifiée par envoi recommandé, par tout candidat, notamment pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure ou, le cas échéant, par l'entreprise ferroviaire ou l'exploitant d'une installation de service, s'il s'estime victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice en ce qui concerne :

2° la procédure de répartition des capacités d'infrastructure et ses résultats et les obligations qui en découlent;

3° le système de tarification, en ce compris le système d'amélioration des performances visé à l'article 23, alinéa 3, le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et les obligations qui en découlent;

4° les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire visées aux articles 5, 6, 7, 8 et 9;

5° les dispositions en matière d'accès aux installations de service visées à l'article 9;

6° l'exercice de la servitude perpétuelle visée à l'article 156quater, § 1er, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Le recours administratif n'est pas suspensif de la décision attaquée, sauf décision contraire motivée de l'organe de contrôle à la demande de la partie plaignante.

§ 6. L'organe de contrôle décide sur les contestations qui lui sont soumises par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en ce qui concerne l'attribution des minutes de retard dans le cadre du système d'amélioration des performances visé à l'article 23, alinéa 5.

Art. 63. § 1^{er}. En exécution de ses missions de conseil, l'organe de contrôle rend des avis.

§ 2. En exécution de sa mission de règlement administratif des litiges, l'organe de contrôle prend des décisions individuelles motivées.

Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités ou contre les modalités d'une proposition de capacités, l'organe de contrôle soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure, soit modifie la décision incriminée conformément à sa décision.

§ 3. En exécution de ses missions de contrôle et de recours administratif, l'organe de contrôle prend toute mesure nécessaire, y compris des mesures

1° le document de référence du réseau, dans ses versions provisoires et définitives, ou les critères qu'il contient;

2° la procédure de répartition des capacités d'infrastructure et ses résultats et les obligations qui en découlent;

3° le système de tarification, en ce compris le système d'amélioration des performances visé à l'article 23, alinéa 3, le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et les obligations qui en découlent;

4° les dispositions en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire visées aux articles 5, 6, 7, 8 et 9;

5° les dispositions en matière d'accès aux installations de service visées à l'article 9;

6° l'exercice de la servitude perpétuelle visée à l'article 156quater, § 1er, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

7° la gestion du trafic ;

8° la planification du renouvellement et l'entretien programmé ou non programmé ;

9° le respect des exigences énoncées aux articles 4/2/1, 26/1 et 26/2.

Le recours administratif n'est pas suspensif de la décision attaquée, sauf décision contraire motivée de l'organe de contrôle à la demande de la partie plaignante.

§ 6. L'organe de contrôle décide sur les contestations qui lui sont soumises par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en ce qui concerne l'attribution des minutes de retard dans le cadre du système d'amélioration des performances visé à l'article 23, alinéa 5.

Art. 63. § 1^{er}. En exécution de ses missions de conseil, l'organe de contrôle rend des avis.

§ 2. En exécution de sa mission de règlement administratif des litiges, l'organe de contrôle prend des décisions individuelles motivées.

Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités ou contre les modalités d'une proposition de capacités, l'organe de contrôle soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure, soit modifie la décision incriminée conformément à sa décision.

§ 3. En exécution de ses missions de contrôle et de recours administratif, l'organe de contrôle prend toute mesure nécessaire, y compris des mesures

conservatoires et des amendes administratives, pour mettre fin aux infractions relatives au document de référence du réseau, à la répartition des capacités, à la tarification de l'infrastructure et aux dispositions en matière d'accès, *conformément aux articles 64 et 65*, et notamment en matière d'accès aux installations de service conformément à l'article 9.

§ 4. L'organe de contrôle est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès du gestionnaire de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et, le cas échéant, auprès des entreprises ferroviaires pour vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 4. A cet égard, l'organe de contrôle est habilité à demander toute information utile. En particulier, il est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels que visés à l'article 4, § 1^{er}, et à l'article 9 la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe 26, avec un degré de détail suffisant au regard de ce qui est jugé nécessaire et proportionné.

Sans préjudice des pouvoirs des autorités nationales chargées des questions en matière d'aides d'Etat, l'organisme de contrôle peut en outre tirer des comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'Etat, conclusions qu'il transmet auxdites autorités

Art. 66/4. § 1^{er}. L'organe de contrôle échange avec les organes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne des informations sur son travail et ses principes et pratiques décisionnels, notamment, sur les principaux aspects de ses procédures et sur les problèmes d'interprétation de la législation ferroviaire transposée de l'Union. Il coopère avec les organes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne afin de coordonner les processus décisionnels. A cette fin, il participe et collabore au sein d'un réseau réunissant les organes de contrôle des Etats membres.

§ 2. L'organe de contrôle coopère étroitement avec les organes de contrôle des autres Etats membres, notamment en fixant des modalités de collaboration à des fins d'assistance mutuelle dans le cadre des tâches de surveillance du marché et de traitement des plaintes ou des enquêtes.

conservatoires et des amendes administratives, pour mettre fin aux infractions relatives au document de référence du réseau, à la répartition des capacités, à la tarification de l'infrastructure et aux dispositions en matière d'accès, et notamment en matière d'accès aux installations de service conformément à l'article 9.

§ 4. *L'organe de contrôle est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès du gestionnaire de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et, le cas échéant, auprès des entreprises ferroviaires pour vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 4 et le respect des dispositions relatives à la transparence financière établies à l'article 4/2/1, § 3.* A cet égard, l'organe de contrôle est habilité à demander toute information utile. En particulier, il est habilité à demander au gestionnaire de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels que visés à l'article 4, § 1^{er}, et à l'article 9 la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe 26, avec un degré de détail suffisant au regard de ce qui est jugé nécessaire et proportionné.

Sans préjudice des pouvoirs des autorités nationales chargées des questions en matière d'aides d'Etat, l'organisme de contrôle peut en outre tirer des comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'Etat, conclusions qu'il transmet auxdites autorités

Art. 66/4. § 1^{er}. L'organe de contrôle échange avec les organes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne des informations sur son travail et ses principes et pratiques décisionnels, notamment, sur les principaux aspects de ses procédures et sur les problèmes d'interprétation de la législation ferroviaire transposée de l'Union. Il coopère avec les organes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne afin de coordonner les processus décisionnels. A cette fin, il participe et collabore au sein d'un réseau réunissant les organes de contrôle des Etats membres.

§ 2. L'organe de contrôle coopère étroitement avec les organes de contrôle des autres Etats membres, notamment en fixant des modalités de collaboration à des fins d'assistance mutuelle dans le cadre des tâches de surveillance du marché et de traitement des plaintes ou des enquêtes.

§ 3. En cas de plainte ou d'enquête lancée de sa propre initiative sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, l'organe de contrôle consulte les organes de contrôle de tous les autres Etats membres par lesquels passe le sillon international en cause et, le cas échéant, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre une décision.

§ 4. S'il est consulté par un organe de contrôle d'un autre Etat membre, il fournit toutes les informations qu'il a lui-même le droit de demander en vertu du présent Code. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visée au paragraphe 3.

§ 5. Lorsque l'organe de contrôle reçoit une plainte ou mène une enquête de sa propre initiative, il transmet toute information pertinente à l'organe de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

§ 6. Tout représentant des gestionnaires de l'infrastructure associé conformément à l'article 45 fournit sans délai toutes les informations nécessaires aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visée au paragraphe 3, qui ont été demandées par l'organe de contrôle de l'Etat membre où se situe le représentant associé. L'organe de contrôle est habilité à transmettre ces informations concernant le sillon international aux organismes de contrôle visés au paragraphe 3.

§ 7. A la demande d'un organe de contrôle, la Commission européenne peut prendre part aux activités énumérées aux paragraphes 2 à 6 afin de faciliter la coopération des organismes de contrôle mentionnée auxdits paragraphes.

§ 8. L'organe de contrôle élabore des principes et pratiques communs avec d'autres organismes de contrôle pour les décisions qu'ils sont habilités à prendre en vertu de la présente loi.

§ 9. L'organe de contrôle évalue les décisions et pratiques des associations de gestionnaires de

§ 2/1. Lorsque des questions concernant un service international nécessitent des décisions de la part de l'organe de contrôle et d'un organe de contrôle d'un autre Etat membre, l'organe de contrôle propose à son homologue de coopérer dans le cadre de la préparation de leur décision respective.

§ 3. En cas de plainte ou d'enquête lancée de sa propre initiative sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, l'organe de contrôle consulte les organes de contrôle de tous les autres Etats membres par lesquels passe le sillon international en cause et, le cas échéant, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre une décision.

§ 4. S'il est consulté par un organe de contrôle d'un autre Etat membre, il fournit toutes les informations qu'il a lui-même le droit de demander en vertu du présent Code. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visée au paragraphe 3.

§ 5. Lorsque l'organe de contrôle reçoit une plainte ou mène une enquête de sa propre initiative, il transmet toute information pertinente à l'organe de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

§ 6. Tout représentant des gestionnaires de l'infrastructure associé conformément à l'article 45 fournit sans délai toutes les informations nécessaires aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visée au paragraphe 3, qui ont été demandées par l'organe de contrôle de l'Etat membre où se situe le représentant associé. L'organe de contrôle est habilité à transmettre ces informations concernant le sillon international aux organismes de contrôle visés au paragraphe 3.

§ 7. A la demande d'un organe de contrôle, la Commission européenne peut prendre part aux activités énumérées aux paragraphes 2 à 6 afin de faciliter la coopération des organismes de contrôle mentionnée auxdits paragraphes.

§ 8. L'organe de contrôle élabore des principes et pratiques communs avec d'autres organismes de contrôle pour les décisions qu'ils sont habilités à prendre en vertu de la présente loi. *Ces principes et pratiques communs comprennent des dispositions pour le règlement de litiges qui surviennent dans le cadre du paragraphe 2/1.*

§ 9. L'organe de contrôle évalue les décisions et pratiques des associations de gestionnaires de

l'infrastructure visées aux articles 60/1 et 45, qui exécutent les dispositions du présent Code ou, de manière générale, facilitent le transport ferroviaire international.

l'infrastructure visées aux articles 60/1 et 45, qui exécutent les dispositions du présent Code ou, de manière générale, facilitent le transport ferroviaire international.